TOURING

MIESIĘCZNIK
Organ Polskiego
Touring Klubu

Warszawa Marzec 1938 Nr. 3 Rok (XIV)

PREZES KOMITETU HONOROWEGO PIERWSZEGO TURYSTYCZNEGO RAIDU ZIMOWEGO P. T. K. WICEMINISTER INŻ. ALEKSANDER BOBKOWSKI O ZNACZENIU RAIDU



Pierwszy raid zimowy Polskiego Touring Klubu był doskonałą propagandą turystyki motorowej gdyż dowiódł, że obecnie nawet najmniejszy samochód jest pewnym środkiem lokomocji bez względu na warunki atmosferyczne i drogowe –

Bobkowski

PO RAIDZIE

I-szy Zimowy Raid Turystyczny P. T. K. mamy poza sobą. Całość raidu wypadła imponująco, zarówno pod względem sportowym, jak i pod względem propagandy motoryzacji.

Wyjątkowym sukcesem było zgromadzenie na starcie 28 maszyn, co jak na ciężką zimową imprezę jest w naszych warunkach cyfrą wielką. Oprócz starych wyg raidowych, ujrzeliśmy na starcie cały szereg młodych kierowców, którzy jednak wykazali wiele umiejętności i tężyzny sportowej, doprowadzając swe maszyny, mimo ciężkich warunków na trasie, we właściwym czasie do mety.

Raid był doskonałą propagandą i wykazał, że samochód tak mały jak duży jest dziś zupełnie pewnym środkiem lokomocji, nawet wśród zasp śnieżnych, gołoledzi, błota i mgły, tak na równinach, jak i w terenie górskim.

Dzięki pięknej pogodzie, raid dał zawodnikom możność zapoznania się z pięknem zimowym Podhala i Tatr.

Szczycimy się tym, że poraz pierwszy Wojsko w pełnym zrozumieniu pedagogicznego celu imprezy, delegowało swoich zawodników, którzy mimo ciężkich przeciwności trasy, doprowadzili swe maszyny w przepisowym czasie do mety, wykazując nietylko hart i silną wolę, lecz świecąc przykładem innym zawodnikom w ofiarnym i rycerskim niesieniu pomocy na trasie.

Duże zrozumienie dla propagandowego znaczenia imprezy i wydatną pomoc okazały władze administracyjne, czego naczelnym dowodem była doskonale obstawiona i oczyszczona trasa. We wszystkich miastach, przez które biegła trasa raidu, władze samorządowe współdziałały z organizatorami; szczególnie cenną współpracę ofiarowały zarządy miast w Stanisławowie, Krynicy i Zakopanym. W Zakopanym władze samorządowe pełną poświęceń pracą i iniciatywą przyczyniły się walnie do uświetnienia Raidu, z własnej inicjatywy organizując gymkhanę samochodową, która stała się efektownym zakończeniem raidu.

Składamy serdeczne podziękowanie tym wszystkim, którzy swoim współudziałem przyczynili się do osiągniętego sukcesu, w szczególności zaś P. Ministrowi Aleksandrowi Bobkowskiemu, Władzom Wojskowym, Administracyjnym i Samorządowym, Organizacjom pokrewnym i Prasie.

Tak celowa i udatna impreza sportowa ze wszech miar zasługuje by ją powtarzać corocznie, udoskonalając stale organizację, stosownie do osiągniętego doświadczenia.

SEKCJA SAMOCHODOWA
POLSKIEGO TOURING KLUBU

WYNIKI.









Wyniki raidu dowiodły, że myśl zorganizowania tej imprezy była słuszną i celową, że samochód w każdej porze roku jest pierwszorzędnym środkiem lokomocji i znakomicie nadaje się do turystyki zimowej.

W wyjątkowo trudnych warunkach znakomita większość zawodników osiągnęła czasy, którymi nie zawsze poszczycić się może... pociąg pospieszny, mimo, że... natura podała rękę organizatorom i zawodnicy mieli na trasie wszystko to, co kierowca spotkać może w swej karierze: gęsta mgła, po parę kilometrów długie zaspy śnieżne, śnieg przekopany, śnieg ujeżdżony, śnieg świeży, błoto — we wszystkich jego odmianach, gołoledź, lód pokryty błotem, mieliśmy deszcz i wspaniałą zimową słoneczną pogodę — ba były nawet — co prawda raczej na pokaz, odcinki znakomitej drogi o ulepszonej nawierzchni, były etapy usiane malowniczymi wirażami, były słynne nasze „objazdy", jako namacalne dowody, że „coś się robi", był nawet tak charakterystyczny dla naszych warunków kurz na drodze... jedyną tylko, budzącą nie tylko zdziwienie ale pełny uznania podziw, była znakomita obsługa całej trasy... przez służbę drogową i policję państwową.

Sukces raidu jest zasługą zawodników i maszyn, jest zasługą osób współpracujących w organizacji imprezy.

Wszystkim — którzy przyczynili się do osiągnięcia powodzenia — w imieniu Zarządu Głównego P.T.K. składam podziękowanie.

K. ŚWITALSKI
Prezes Zarządu
Głównego P. T. K.

Sukces raidu jest zasługą zawodników i ich maszyn, — jest zasługą osób współpracujących w organizacji imprezy. — Wszystkim — którzy przyczynili się do osiągnięcia powodzenia — w imieniu Zarządu Głównego P.T.K. składam podziękowanie. —

Prezes Zarządu Głównego P.T.K.

Celem Raidu było przeprowadzenie próby w zakresie przysposobienia maszyn i kierowców do jazdy zimowej w trudnych warunkach terenowych i atmosferycznych. Wyniki Raidu stwierdziły zdolność wszystkich typów maszyn startujących do pokonywania trudności jazdy zimowej, co stanowiło właściwy sukces Raidu, gdyż wykazało możliwości samochodowej turystyki zimowej. Startowało maszyn 28, z czego wedle podziału regulaminowego: 3 o litrażu do 700 ccm.; 22 — o litrażu od 700 do 2000 cm. i 3 — o litrażu ponad 2000 ccm.

Marki maszyn, biorących udział w Raidzie — następujące: Fiat 1500 — 3 wozów, Fiat 508 — 3, Fiat 500 — 3, D. K. W. — 3, Tatra — 3, Lancia — 2 i po jednej maszynie marki: Buick, Bugatti, Chevrolet, Citroën, Ford, Opel — Olympia, Skoda, Steyer, Wanderer.

Ilustracja tytułowa zawiera (od prawej): a) na stadionie, b) nagrody, c) J. Ripper przy swym wozie, d) nagrody i e) plakieta raidowa.



Żychoń Stanisław (stoi pośrodku) przy swej maszynie.

Trasa: Warszawa — Zakopane, została podzielona na 3 etapy. Pierwszy etap, nocny: Warszawa — Stanisławów o długości 514 klm.; drugi: Stanisławów — Krynica — 401 klm.; trzeci: Krynica — Zakopane — 153 klm.

Na trasie zawodnicy mieli do pokonania zaspy śnieżne, gołoledź i błoto. Ogólna długość trasy wynosiła 1068 klm. i aczkolwiek w ostatniej chwili zaszła konieczność zmiany trasy na etapie II i III-cim, to ogólna długość trasy nie uległa zmianie.

Organizacja Raidu spoczywała w rękach Komitetu Honorowego w składzie:

Przewodniczący Komitetu Honorowego: Pan Wiceminister inż. Aleksander Bobkowski.

Komitet Honorowy: p. Biłyk Alfred — Wojewoda lwowski, Dąbrowski Marian — Poseł, Hr. Gołuchowski Agenor—Prezes M. K. A., Paciorkowski Jerzy — Wojewoda warszawski, Pasławski Stefan — Wojewoda stanisławowski, De Tramecourt Jerzy — Wojewoda lubelski, Dr. Tymiński Józef — Wojewoda krakowski, Płk. Wyrwiński Eugeniusz.



Prezes P. T. K. wiceminister Ferdynand Świtalski na mecie.

Kierownictwo Raidu objęli panowie: Komandor — dyr. Aleksander Wygard, Wicekomandorzy: Wice-ministr. Krzysztof Siedlecki, Bohdan Rychter, i Dr. Jerzy Burliga. Komendantami parków byli: W Stanisławowie — p. Dyr. Maksymilian Margulies; w Krynicy—por. Michał Kmietowicz, w Zakopanem — p. Tomasz Stankiewicz.

Współpracował z kierownictwem Raidu Dowódca O. K. VI., gen. Karaszewicz - Tokarzewski.

Raid obejmował 3-y próby: 1-a próba startu z zimnym silnikiem, II-ga, przebycie trasy i III-cia, próba zrywu i hamowania w Zakopanym.

25 lutego już przed godz. 18-tą zjechało 28 aut na ulicę Grochowską róg Grenadierów na start do Raidu P. T. Klubu. Zawodnicy parkowali swe maszyny, oczekując na pierwszą próbę: próbę startu z zimnym silnikiem. Załoga aut została dopuszczona do maszyn na 15 minut przed startem.

Godzina 20.01 start pierwszego auta, następne co minutę na znak Wicekomandora Raidu Pana W.-ministra K. Siedleckiego.



Na mecie w Zakopanem pp.: T. Marek, A. Grochowski, B. Rychter i L. Borowik.



Członkowie Jury pp.: B. Rychter, kpt. Różycki i por. Kuczyński.



Przew. Jury A. Grochowski w rozmowie z Kom. Raidu dyr. Wygardem



Wiceminister Krzysztof Siedlecki, wicekomandor Raidu.

Jako pierwsze startowały wozy o najwyższym litrażu. Taką kolejność ustaliła Komisja Sportowa Raidu, celem uniknięcia wyprzedzania się wzajemnego aut na trasie raidu, która na niektórych odcinkach była wyjątkowo ciężka.

Start odbywał się w kolejności numerów startowych i zakończony został o godzinie 20,29 min.

Próba startu z zimnym silnikiem była kontrolowana przez Komisję Techniczną w składzie pp.: inż. A. Gorzelański, por. W. Mech, inż. Bukojemski Z., inż. Ginsbert i kpt. Głowacki A.

W Zakopanem pracowali na mecie pp.: Dyr. Jamontt, Dr. Burliga — wicekomandor, A. Grochowski — starter, T. Stankiewicz — komendant Parku.

Próba zrywu i hamowania była kontrolowana przez Komisję Techniczną, w składzie pp.: A. Grochowski, mjr. Leśniak, kpt. St. Różycki i S. Kulesza.

W skład Jury w Zakopanem, wchodzili pp.: Przewodniczący: A. Grochowski, inż. L. Laskowski — delegowany z A. P., kpt. St. Różycki, delegowany z Batalionu Pancernego, M. Gąsiorowski, przedstawiciel P. T. Klubu, M. Rychter, przedstawiciel P. T. Klubu, A. Wygard, komandor Raidu, Sekretarz A. Zażuliński.

Podana tabela osiągniętych przez poszczególnych zawodników wyników, zawiera szczegółowe rezultaty ze wszystkich trzech prób. Nadmienić musimy, że możliwość osiągnięcia maksymalnych ilości punktów dodatnich na trasie była ograniczona i wynosiła:

	Etap I	II	III
dla wozów kl. I (litraż do 700 ccm.) na	8	8	8
dla wozów kl. II (litr. 700—2000 ccm.)	5	8	8
dla wozów kl. III (litr. powyżej 2000)	5	8	7

Nr start.	Klasa wozu	Imię i nazwisko	Marka	Próba I	Próba II punkty dodat. Etap I	Etap II	Etap III	Punktacja ogólna z próby I i II	Z doliczeniem 200 p. na próbę III	Punkty karne za próbę III	Wynik w klasyfikacji ogólnej	Kolejność w klasyfikacji ogólnej
1	III	Sporny Eugeniusz	Buick	—	5	8	7	520	720	59	661	14
2	III	Rychter Witold	Chevrolet	—	5	8	7	520	720	50	670	4
3	III	Nowak Jerzy	Ford	—	8	5	—	—	—	—	—	wycofał się na skutek uszkodzenia skrzynki biegów
4	II	Gąsecki Jerzy	Wanderer	—								wycofał się na skutek uszkodzenia pompki benzyn.
5	II	Strenger Jerzy	Citroën	—	5	8	8	521	721	60	661	12
6	II	Bronikowski Tadeusz	Tatra	—	1	8	8	517	717	61	656	17
7	II	Kleiber Aleksander	Steyer	—	5	8	8	521	721	60	661	13
8	II	Ripper Jan	Fiat 1500	—	5	8	8	521	721	49	672	1
9	II	Grossman Stefan	Fiat 1500	—	5	8	8	521	721	54	667	8
10	II	Żychoń Stanisław	Fiat 1500	—	5	8	8	521	721	50,2	670,8	3
11	II	Rozenblat Jerzy	Fiat 1500	—	2	4	8	514	714	52	662	11
12	II	Grętkiewicz Franciszek	Fiat 1500	—	5	8	8	521	721	56	665	9
13	II	Polturak Leopold	Bugatti	—	5	—	—	—	—	—	—	wycofał się ze względu na uszkodzenie ogólne wozu
14	II	Pajewski Witold	Tatra	—	1	8	8	517	717	58	659	15
15	II	Kołaczkowski Wojciech	Lancia	—	5	8	8	521	721	50	671	2
16	II	Marek Tadeusz	Lancia	—	5	8	8	521	721	51,2	669,8	5
17	II	Saxl Otto	Opel Olimpia	—	—46	8	7	469	669	71	598	21
18	II	Kopankiewicz Zygmunt	Tatra	—	5	8	8	521	721	73	648	19
19	II	Por. Petzen	Fiat 508	—	2	8	8	518	718	63	655	18
20	II	Kpt. Marczewski Stan.	Fiat 508	—2	—7	5	8	506	706	59	647	20
21	II	Mjr. Angerman Kazim.	Fiat 508	—	—	—	—	—	—	—	—	wycofał się ze względu na uszkodzenie dyferencjału
22	II	Sokopp Edward	D.K.W.	—	5	8	8	521	721	64	657	16
23	II	Brisemeister Stanisł.	D.K.W.	—	1	—	—	—	—	—	—	wycofał się na skutek uszkodzenia dynamo
24	II	Krajewski Albin	D.K.W.	—	—56	5	—	—	—	—	—	wycofał się na skutek uszkodzenia skrzynki biegów
25	II	Szachowski Michał	Skoda	—	3	8	8	519	719	55	664	10
26	I	Pronaszko Stefan	Fiat 500	—	8	8	8	524	724	57	667	7
27	I	Przygodzki Stanisław	Fiat 500	—	8	8	8	524	724	57	667	6
28	I	Korewicki Jerzy	Fiat 500	—	—	—	—	—	—	—	—	wycofał się na skutek ogólnego uszkodzenia wozu

W Raidzie wzięło udział wielu czołowych kierowców, którzy uzyskali świetne rezultaty, osiągając na trasie maksimum punktów dodatnich.

Rychter Witold na „Chevrolet" osiągnął maksimum możliwych punktów na trasie, a w próbie III-ciej, zrywu i hamowania otrzymał tę samą ilość punktów karnych (50) co i Kołaczkowski na Lancii.

Strenger Jerzy, na Citroënie seryjnym typu „7" osiągnął na trasie, maksymalną ilość punktów dodatnich. Nadmienić należy, że marka Citroën z przednim napędem po raz pierwszy brała udział w raidzie, wykazując znaczne walory turystyczne wozu.



Od lewej: J. Strenger, inż. A. Kleiber i A. Grochowski

Kolejność punktacji w ogólnej klasyfikacji jest następująca:

1)	Jan Ripper na Fiat 1500	672 punkty
2)	Wojciech Kołaczkowski na Lancii	671 „
3)	Stanisław Żychoń na Fiat 1500	670,8 „
4)	Witold Rychter na Chevrolet	670 „
5)	Tadeusz Marek na Lancii	669,8 „
6)	Stanisław Przygodzki na Fiat 500	667 „
7)	Stefan Pronaszko na Fiat 500	667 „
8)	Stefan Grossman na Fiat 1500	667 „
9)	Franciszek Grętkiewicz na Fiat 1500	665 „
10)	Michał Szachowski na Skoda	664 „
11)	Jerzy Rozenblat na Fiat 1500	662 „
12)	Jerzy Strenger na Citroënie	661 „
13)	Aleksander Kleiber na Steyerze	661 „
14)	Eugeniusz Sporny na Buicku	661 „
15)	Witold Pajewski na Tatrze	659 „
16)	Edward Sokopp na D. K. W.	657 „
17)	Tadeusz Bronikowski na Tatrze	656 „
18)	Por. Petzen na Fiat 508	655 „
19)	Zygmunt Kopankiewicz na Tatrze	648 „
20)	Kpt. Stanisł. Marczewski na Fiat 508	645 „
21)	Otton Saxl na Opel-Olympia	598 „

W klasie I-ej wozów o litrażu do 700 ccm. zajęli pierwsze miejsca pp. Stanisław Przygodzki i Stefan Pronaszko na Fiat 500 z ilością punktów w ogólnej klasyfikacji po 667.

W klasie II-ej wozów o litrażu od 700 do 2000 cm. zajęli pierwsze 3 miejsca pp. J. Ripper na Fiat 1500, W. Kołaczkowski na Lancii i S. Żychoń na Fiat 1500.

W klasie III-ej wozów o litrażu ponad 2000 cm.



Na próbie zwrotności wozu.

pierwsze miejsce zajął p. Witold Rychter na Chevrolet, drugie Eugeniusz Sporny na Buicku.

Nagrody zdobyli:

1. **Jan Ripper:** nagrodę regulaminową P. T. Klubu — **złoty puchar.**

2. Nagrodę przechodnią, ufundowaną przez p. Min. A. Bobkowskiego dla Krakowskiego Automobilklubu — **puchar.**

3. Nagrodę firmy Vacuum Oil Company — wyznaczoną dla najlepszego zawodnika stosującego w czasie Raidu oleje Gargoyle Mobiloil — **stoper chromoniklowy.**

4. Nagrodę Państwowych Zakład. Inżynierii — **puchar kryształowy.**

5. Nagrodę Zarządu miasta Krynicy, za najlepszy wynik na trasie Stanisławów — Krynica — **neseser skórzany.**

6. Nagrodę firmy Stomil wyznaczoną dla zawodnika jadącego na oponach „Stomil", który uzyska najlepszą punktację w II klasie wozów — **srebrne pudło do papierosów.**

7. Nagrodę Wojewody Stanisławowskiego dla najlepszego zawodnika w II klasie wozów — **postument marmurowy.**

8. Nagrodę firmy „Be-Te-Ha" — dla zawodnika jadącego na świecach „Bosch", który w klasyfikacji ogólnej osiągnie najlepszy wynik — **kryształ.**

9. II-gą nagrodę miasta Zakopane — **książki** — za najlepszy wynik w próbie III-ej — zrywu i hamowania.



J. Jakubowski.



Tatra na mecie.



Jerzy Strenger przy Citroënie na próbie zwrotności wozu.

Kołaczkowski Wojciech, 2-gie miejsce

1. Nagrodę regulaminową P. T. Klubu — **srebrny puchar.**

2. Nagrodę firmy Gazy Zimne S. A. — dla zawodnika który otrzyma 2-gie miejsce w II klasie wozów — **czeki na 125 litrów paliwa.**

Żychoń Stanisław 3-cie miejsce

1. Nagrodę regulaminową P. T. K. — **puchar brązowy.**

2. Nagroda Tow. Ubezpieczeń „Patria" S. A. za najbardziej regularną jazdę na trasie — **srebrna papierośnica.**

Witold Rychter:

1. Nagroda regulaminowa P. T. K. — **puchar kryształowy.**

2. Nagroda Komisji Zdrojowej w Krynicy, dla zawodnika kl. III wozów, który uzyska najlepszy wynik na odcinku Stanisławów — Krynica — **talerz srebrny.**

3. Nagroda firmy Lilpop Rau i Loewenstein, S.A. dla zawodnika startującego na samochodzie pochodzącym z zakładów firmy Lilpop, Rau i Loewenstein, który uzyska najlepsze miejsce w klasyfikacji ogólnej — **waliza weekendowa.**

4. Nagroda firmy Gazy Ziemne S. A. dla zawodnika, stosującego w czasie Raidu oleje i paliwo firmy, który uzyska najlepsze miejsce w klasyfikacji ogólnej — **zegar w ebonicie.**

Przygodzki Stanisław: 1-sze miejsce w 1-ej klasie wozów.

III-cia nagroda firmy Stomil dla zawodnika jadącego na oponach „Stomil", startującego w klasie I-ej wozów, który otrzyma najlepszą punktację — **kryształ belgijski.**



Korowód aut, udających się na stadion w Zakopanem.

Stefan Pronaszko:

II-ga nagroda firmy Drago dla zawodnika startującego w I klasie wozów, który otrzyma II-gie miejsce — **75 litrów mieszanki.**

Marek Tadeusz:

Nagroda Tow. Ubezpieczeń Patria za regularną jazdę na trasie — **stylizowany żaglowiec.**



Na próbie zwrotności wozu.



Por. Kuczyński i pp. Pajewscy.

Por. Petzen:
Nagroda Firmy „Stomil“ dla zawodnika zgłoszonego przez formacje wojskowe, który osiągnie najlepszy wynik — **papierośnica srebrna.**

Sporny Eugeniusz:
I-sza nagroda firmy Drago S. A. dla zawodnika startującego w III-iej klasie wozów, który uzyskał II-gie miejsce — **175 litrów mieszanki.**

Sokopp Edward:
I-sza nagroda miasta Zakopane, dla zawodnika, który osiągnie II-gie miejsce w grupie samochodów o pojemności silnika powyżej 700 cm., a nie przekraczającej 1000 cm. — **obraz.**

Pajewski Witold:
Nagroda firmy Tatra, dla zawodnika, który osiągnie najlepszy wynik na wozie z silnikiem chłodzonym powietrzem — **szkatułka do papierosów.**

Szachowski Michał:
Nagrodę Sekcji Samochodowej P. T. Klubu dla zawodnika, który osiągnie I-sze miejsce w grupie samochodów o pojemności silnika od 700 do 1000 cm.



Maszyna p. J. Rozenblata w rowie pod Ustjanową.

Patrz str. 29

ŻADNA PRACA NIE HAŃBI...

Inż. Witold Rychter.





Zdjęcia w artykule wykonane przez inż. W. Rychtera na trasie Raidu.

Do dnia dzisiejszego nie mogę nadziwić się sobie, że licho mnie podkusiło do zapisania się na Zimowy Raid P. T. K. I wogóle przestrzegam wszystkich, by nie czytali inteligentnych czasopism.

Bo było to tak. Przypomniałem sobie, że wśród różnych artykułów, pisanych do równie różnych miesięczników automobilowych (w tym miejscu polecam ostatni mój artykuł w „Autobusie" pod tytułem „Największa bujda") powinien jeden z nich znaleźć się w „Touringu". Ująłem więc słuchawkę telefonu i począłem nakręcać numer administracji szykując gorącą przemowę na temat nieprzysłania numeru autorskiego. W tym dzwonek do drzwi i numer zjawia się. Przerzucam treść i uwagę przykuwa mi czyjeś wezwanie „Panowie! Szlus z bujaniem! Zapisujcie się do Raidu Zimowego".

No, i zapisałem się na przegraną...

Już! Moja Chevroleta stoi zamarznięta i zamknięta na cztery spusty. Obok niej redaktor Weiss z „Wieczoru Warszawskwiego" i redaktor Koziński z „Nowej Prawdy". Obydwaj zgodnie się kłócą o to, czy kierowca, to jest ja, zdążę na czas. Oliwy do ognia dolewa inż. Gorzelański, dyskutując ze mną na temat, czy Rychter zjawi się, czy nie. Upewniam go, że rozmawiałem dziś z Rychterem, który obiecał mi, że na pewno wystartuje, ale ma jeszcze dwie minuty czasu. Okazuje się, że nasze zegarki robią minutę różnicy. Wobec tego wołam Rychtera, a ten zjawia się i siada za kierownicą. Obydwaj naciskamy guzik rozrusznika i żegnamy z wylaniem Warszawę, jadąc w nieznane. Mechanik Winiarski pogrąża się w kontemplację. Redaktorzy już zaczynają notować.

Zamiast przykładnie spać...

Tempo ślamazarne. Mgła cholerna. Ripper rypie przed nami. Nowak pokazuje zęby. A my wpadamy po raz pierwszy w śnieżną biel przy mijaniu zagrzęzłej ciężarówki.



Tempo maleje. Już tylko dziewięćdziesiątka. Dwaj dżentelmeni, jadący przed nami uprzejmie wykrywają nam wszelkie zasadzki. Gdy hamuje Nowak, to i ja w tym samym miejscu naciskam pedał. Wogóle nie ma nic do roboty prócz konwersacji z redaktorami. Zaspy bierzemy górą. Po prostu atakujemy je z frontu, wyskakujemy w powietrze i spadamy na szosę już za nimi. Chciałbym widzieć minę pana Chevroleta, gdyby widział. co wyprawiam z jego resorami. A wszystko przez Nowaka i Rippera, którzy podciągają tempo.

Nastawiam radio: w głośniku odzywa się przeciągły jęk Simci Korewickiego. Wiadomo: fala radiowa idzie szybciej, niż wóz. Jeden groźny konkurent mniej. Współczucie...

Ponieważ jęk powtarza się znów, ale na nutę majora Angermana, przeto wyłączam instrument, by nie usłyszeć czego złego o Gąseckim, któremu nadmierna ilość „kogutków" mogła zaszkodzić.







Co kraj, to obyczaj

Burmistrz zabronił! Nie wiedział o tym Ripper, który o mało nie dostał się do paki, chcąc sympatycznym konkurentom (to jest nam) herbaty przychylić. Ale burmistrz bez bułek zabronił...



Stanisławów śpi. My chcemy spać, lecz nie możemy. Ciekawym, czemu w sąsiednim pokoju radio rżnie, jak najęte, na pełnym gazie. Wobec tego idę robić wywiad, jak Weiss. Łapię strażaka.

— Panie naczelniku!

— A cego?

— Dawno się u was paliło?

— Dzisiaj napaliliśmy dla was w pokojach.

— Ale pytam, kiedy był pożar? W tym roku?

— Pewnie! — odpowiada oburzony bohater — w zeszłym miesiącu gasiliśmy...

— Pragnienie?

— Nie. Firanki sie zapalili.

— No?

— Ta, daj pan spokój. Roboty było na godzinę...

Wywiad skończony. Czas nalać benzyny do Chevrolety. Pytam o obiecaną luksusową mieszankę. Ale w Stanisławowie panuje pomieszanie pojęć. Mieszanka jest i to luksusowa: piasek, woda i coś takiego, co ma być benzyną. Kołaczkowski, słynny lotnik i elegant, uwiódł tym razem Komadora parku. Słodkim głosikiem wydobył od niego samochód i pojechał do miasta po benzynę. Udało mu się: przywiózł mnie i sobie paliwa, ze stukiem wybuchającego w cylindrach. Podobno obiecana mieszanka luksusowa dopiero wczoraj przybyła do Stanisławowa. Nie. płacić za nią nie będę.

Gorsząca zabawa

Ripper znów rypie. Nowak znów pokazuje zęby. A my dajemy się wciągnąć do tego szaleństwa. Ach, jak przyjemnie nadepnąć Ripperowi na odwłok...

Robimy sobie we trzech przyjacielskie kawały. Nowak staje, bo mu się potop w wozie zrobił. Jasio latarnią uczy moresu sanki. A po tym ściga się z nami. Przez pewien czas Grossman depcze nam po piętach, ale w końcu daje spokój. Znów zaczynamy zabawę. Dziwne, czemu wiraże stale stają poprzecznie do naszego wozu? A może to my właśnie trochę się ślizgamy? Ale niech tam: taki samochód, jak Chevroleta, sam pójdzie dobrze, byle mu tylko nie przeszkadzać. A tu Ripper dusi nas, co niemiara...

— Ma pan okulary, a daje się pan Ripperowi? — sztorcuje mnie Weiss.

— Gazu, gazu! — podjudza mechanik Winiarski.

— Sypać, panie, sypać! — podpowiada redaktor Koziński, nieco przybladły z emocji.

— Cholera, wieźć takie towarzystwo — mruczę i otwieram pół gazu. Ripper zostaje metr po metrze.

— Właściwie po co pan tak szoruje? — pyta przekora Weiss — notując coś na plecach mechanika. Właściwie zanotował na dachu, bo właśnie skoczyliśmy wdzięcznie na wspaniałym wykrocie.

— Widzi pan, redaktorze — odpowiadam resztką cierpliwości — żadna praca nie hańbi. Więc jedziemy szybciej, bo to i Jasia zezłościmy i zabawa godziwa...

Zabawa krótka, gdyż już jest park w Krynicy. O mało nas tam nie rozdrapali, tylu posługaczy w czerwonych czapkach ciągnęło nas do hoteli. Redaktorzy musieli biec do telefonów, wzywać ratunku. Usiłowali nam wytłumaczyć, że dzwonią po policję. Ale dzwonili do Warszawy ze sprawozdaniem. Już ja ich znam...

By się nam zbytnio nie nudziło, nadjechały wkrótce i inne wozy. Znalazł się i Ripper bez latarni, i Nowak tym razem bez zębów (w skrzynce biegów) i Sporny — Kompresor, i Kołaczkowski na resorach. Przyjechał nawet Marek z piekła, by irytować mnie niezmąconą równowagą... Maszyny i graty ustawiały się rządkiem, zaciskając hamulce ręczne, by im zamarzły na rano.

Ostatni wpadunek

Krynica. Kawałek zimnego mięsa kosztuje dwa złote... A mój mechanik, Winiarski wcina je jak kartofle. Bo też napracował się rzetelnie. Ciągle mnie sztorcował. Ja go też. Obydwaj razem robiliśmy słodkie oczy do redaktorów, bo to z prasą nie żarty.

Rano nie ma śniadania, gdyż Krynica dopiero poszła spać. Toteż Ripper zamarzł i trzeba było go pchać kilkaset metrów, zanim zapalił. Szczęście, że nie było punktów za rozruch silnika.

Nowak znów pokazał zęby. Ale teraz pokazał je już na wierzchu. Gdzie tu znaleźć w niedzielę dentystę od Forda? Został więc smętnie na starcie, a myśmy leli krokodyle łzy.

Umówiłem się z Jasiem, że wjedzie pierwszy do Zakopanego. Swojak jest. Każdego tam zna. Byle tylko motor zapuścił.

Kołaczkowski rozpala wielki ogień pod Lancią. Podobno ma to pomóc na rozruch. Widziałem, jak kiedyś barbarzyńca dorożkarz rozpalił ogień pod koniem, który nie chciał ciągnąć. A tu przecież czterdzieści przeszło koni i to dobrze znarowionych. Racja, niech rozpala ogień. Może trzeba będzie wezwać straż ogniową ze Stanisławowa...



Ale co tu zrobić, jak ktoś ma szczęście i tyrolski kapelusik? Lancia poszła. Dla nas pech.

Ruszamy. Droga śliczna. Ripper dogania nas po kilkudziesięciu kilometrach i wyrywa naprzód. Umowa dotrzymana. Jadę niedbale, fotografując co niemiara. Weiss denerwuje się zawzięcie i obiecuje zbabrać mnie w prasie. Więc mówię mu, że...

Cóż, kiedy w Chevrolecie posadzili za kierownicą szewca, zamiast kierowcy. Nie zdążyłem powiedzieć, co sądzę o Weissowych uwagach, gdy znaleźliśmy się na szczycie wysokiej zaspy śnieżnej. Bylibyśmy tam niewątpliwie siedzili do czasu, aż Weiss sprowadził naoklep konie, gdyby nie kochany Marek, który pierwszy zatrzymał się przy nas, uruchomiając zapasowe łopaty. Pomoc posypała się, jak z rogu obfitości. Już zatrzymuje się inż. Kleiber z załogą, już biegnie czterech innych konkurentów. Kochani współzawodnicy! Nie czekają, aż nas konie wyciągną, tylko po prostu zrzucają Chevroletę na szosę. Nie słuchają moich podziękowań, tylko każą jechać. I nie mogę się im zrewanżować, bo żaden z nich nie chce, jak na złość wpadać w śnieg...

Zakopane. Ripper, Grossman i ci, którzy przejechali obok naszego nieszczęścia z uśmiechem na ustach, oczekują już w kolejce przybyłych wozów. Jesteśmy szóstymi. Zresztą nic nam to nie szkodzi. Punkty mamy wszystkie możliwe. Wstyd mi tylko trochę przed

prasą, która mało miała emocyj, a dużo do wymyślania.

Wozy nadciągają. Szereg wydłuża się. Jest ten i ów. Nawet bohaterowie na Simcach wyglądają rzeźko i zdrowo.

Nowak pokazuje zęby. Przybył z załogą koleją z Krynicy i w ręku trzyma nieszczęsne zęby drugiego biegu. Chce z nimi startować w próbie zrywu...

Kiepska satysfakcja

Jak było na próbie w Zakopanym, wie o tym każdy. Włóczyło się bractwo po rowach, ukrytych za śniegiem, omijało paliki, myliło się z liniami i robiło doskonałe czasy. A ja miałem satysfakcję, że dobrze przepowiedziałem mankament regulaminu: duży wóz nie może zrobić próby tak szybko, jak średni. Satysfakcja ta kosztowała mnie przesunięcie w klasyfikacji ku radości Polskiego Fiata. Trudno. Wprawdzie Chevroleta nie miała ani uszkodzonej latarni, ani złamanego drążka skrętnego, lecz przyszła czwarta zamiast pierwszej. A mówiłem, żeby nie sadzać patałacha za kierownicę...

Reminiscencje

Teraz kilka uwag ogólnych. Po pierwsze, raid odniósł wielki sukces propagandowy i organizacyjny. Nie wątpię, że wszyscy jesteśmy zań wielce wdzięczni Kierownictwu in corpore. Po wtóre, regulamin był mało przemyślany, za łatwy w teorii, a za trudny dla młodych kierowców w praktyce. Należy podziwiać zawodników na „dekawkach", „łazikach" i innych Olympiach, że chcieli mierzyć swe siły z Fiatami 1500 i Lanciami w jednej klasie. Wogóle cześć należy się kierowcom, którzy mordowali się dwa sumienne dni, by wkońcu o wszystkim zadecydowała próba „Monte Carlo". Wiadomo powszechnie, że jest to główny zarzut zawodników całego świata w stosunku do tej montekarleńskiej imprezy, a my w Polsce żywcem ten błąd powtarzamy. Ponadto zrobienie przepisanych czasów jazdy połączone było z dużym ryzykiem, co uwidoczniło się w pokaźnej ilości uszkodzeń maszyn. Regulamin nie wymagał żadnej sprawności technicznej, ani nie oceniał przydatności samochodów w warunkach zimowych. Przykład: start z zimnym silnikiem nie był punktowany na etapach, co rozniecilo ognie pod samochodami i popychało kilometrami bohaterów, którzy nie mogli rozruszać silnika przez proste naciśnięcie guzika starteru.

Zdaniem moim nie jest też sztuką dobrnąć w świetnym czasie potłuczonym samochodem do mety, ale raczej pożądane jest doprowadzenie wozu w przepisowym terminie bez najmniejszego zarysowania. Ta zaś zaleta kierowcy nie była nagradzana.

Ponadto proponuję, by próbę zrywu, hamowania i zakrętów wykonać przed raidem. Wtedy od razu kierowcy zorientują się, kto ma jeszcze szanse, a kto nie i beznadziejni wycofają się z jazdy, bez ponoszenia niezasłużonych wydatków na niecelowy wysiłek.

Również widzi mi się, że Przygodzki powinien być klasyfikowany z Pronaszką ex aequo, albowiem obydwaj mieli identyczny czas w próbie lepszej, a gorszą regulamin kategorycznie odrzuca. Nie jest więc słusznym przeprowadzać dodatkową ocenę przez próbę gorszą, gdy regulamin bierze pod uwagę tylko lepszą.







Kolejność odbywania próby należy losować, a nie wywoływać tłoku na starcie. Przy systemie jaki był stosowany, zawodnicy z mniejszym temperamntem zostali zepchnięci na koniec i przez to mieli gorsze oświetlenie toru.

Natomiast na wybitne podkreślenie dodatnie zasługuje fakt nieogłaszania szybkości, uzyskiwanych ponad przeciętne punktowane. Przez to odjęto słusznie zawodom charakter wyścigu i nie wywoływano u zawod

ników mniej doświadczonych fałszywej ambicji wyścigowej. Zaś ci, którzy się pokusili o pierwsze wjazdy do parków, zapłacili za to wstydem uszkodzonych samochodów.

W tym miejscu muszę załatwić pewną sprawę, natury osobistej. Oto w Krynicy publicznie wyraziłem się o redaktorze Sokoppie, że jest najlepszym szewcem wśród kierowców i najlepszym kierowcą wśród szewców. Obecnie, po dojechaniu do Zakopanego, uroczyście przepraszam Zacnego Redaktora za to niesłuszne miano i oświadczam, że za największego szewca sam się uważam, bowiem mimo, że przyjechałem bez uszkodzeń, nie umiałem wziąć najzwyklejszego skrętu na śniegu, co kosztowało moją załogę dwadzieścia minut wytężonej pracy, a życzliwych nam konkurentów, dobre napocenie się przy udzielaniu koleżeńskiej pomocy.

Tak więc rachunki zostały wyrównane. Nowe konto otwarte zostanie przy najbliższej imprezie, których oby było jaknajwięcej. Jeżeli na tym koncie zostaną zapisane jeszcze zawody specjalnie dla juniorów, którzy dotychczas nie mogli nic zrobić starym wyjadaczom, to księga zasług P.T.K. powiększy się o nową promienną kartę.

Oczekujemy więc dalszego ciągu programu sportowego i przez ten czas nie szalejmy w mieście i na drogach, gdyż zaszczytne miano zawodnika zobowiązuje nas do szanowania przepisów drogowych i do dawania dobrego przykładu tym, którzy lekkomyślną



jazdę identyfikują z racjonalnym treningiem sportowym.

Na zakończenie wyrażam nadzieję, jako członek Automobilklubu Polski, że będę miał zaszczyt ujrzeć Szanownych Kolegów z Polskiego Touring Klubu na starcie tegorocznego Międzynarodowego Raidu A. P. w czerwcu r. b. Może tam dostanę od nich w skórę tak, jak na to zasługuję...

Inż. E. Porębski

Wystawa samochodowa w Berlinie

Niemieckie wystawy samochodowe noszące nazwę międzynarodowych, są właściwie jednak niemal wyłącznie pokazem nieustannego niemieckiego postępu w dziedzinie motoryzacji. Rok obecny po ubiegłych wielkich sensacjach, miał być rokiem normalnego pokazu i nieznacznych osiągnięć w konsekwentnym dążeniu do coraz lepszych wyników. Pod tym względem wystawa najzupełniej spełniła swe zadanie.

Wystawy można oglądać pod rozmaitymi kątami widzenia. Salony paryskie i inne mają na widoku zaznajomienie szerokiej i przeważnie zamożnej, oraz wykwintnej publiczności, z postępem w zakresie wygody, szybkości wozów, luksusu.

Wystawy niemieckie w okresie intensywnej motoryzacji trzeba badać z innego punktu widzenia. Tu my Polacy powinniśmy sprawdzać czy rzeczywiście, motoryzacja sięga do najgłębszych warstw ludności, czy jest tylko chwilową czy trwałą.

Na to pytanie odpowiedzą nam najlepiej cyfry porównawcze z ostatnich lat.

Stan posiadania	rok 1932	Koniec roku 1937
Samochodów osobowych	561,042	1,108,433
Wozów ciężar. i autobusów	152,420	320,016
Motocykli	819,178	1,327,189
Zatrudnionych pracowników	34,392	120,000
Wywóz samochod. za granicę	14,512	100,214

Razem wehikułów mechanicznych posiadają dziś Niemcy 2,755,638, co wynosi jeden wehikuł na 22 mieszkańców. Dążeniem Kanclerza Hitlera jest dorównanie Ameryce i osiągnięcie takiego nasycenia, by jeden wehikuł wypadł na 5 do 6 mieszkańców.

Ten wspaniały wzrost stanu posiadania samochodów wskazuje niezbicie na wyraźną poprawę gospodarczą całego państwa, jak również konsekwentną polityke motoryzacyjną, kierowaną silną ręką. Faktem znamiennym jest stałe podkreślanie przez władze i świat samochodowy, że motoryzacja jest **k l u c z o w y m z a g a d n i e n i e m** od którego trzeba zaczynać by podnieść państwo gospodarczo i złamać bezrobocie. Przeniesienie tej tezy na inny grunt, wpojenie przekonania, że tak jest, będzie sprawą bardzo trudną, wymagającą obszernego tłumaczenia na podstawie cyfrowych danych, gdyż przeciętnemu obywatelowi nie może się pomieścić w głowie ten zawiły związek zachodzący między prosperity danego kraju a tempem motoryzacji. W potocznych rozmowach dyskutujący mieszają przyczyny ze skutkami.

Przegląd wystawy berlińskiej, która była otwartą pod hasłem międzynarodowego przeglądu zdobyczy a była właściwie przeglądem postępu niemieckiego, zaczniemy od sali honorowej, w której wystawiono wozy wyścigowe.

Przede wszystkiem starają się nam tu wbić w pamięć, że w ciągu pierwszego 5-cio lecia motoryzacji Niemcy osiągnęli 55 zwycięstw na 65 międzynarodowych wyścigach. Dowiadujemy się, że władze naczelne wyraźnie sobie życzyły, by Niemcy brały udział przy każdej nadarzającej się sposobności w wyścigach samochodowych.

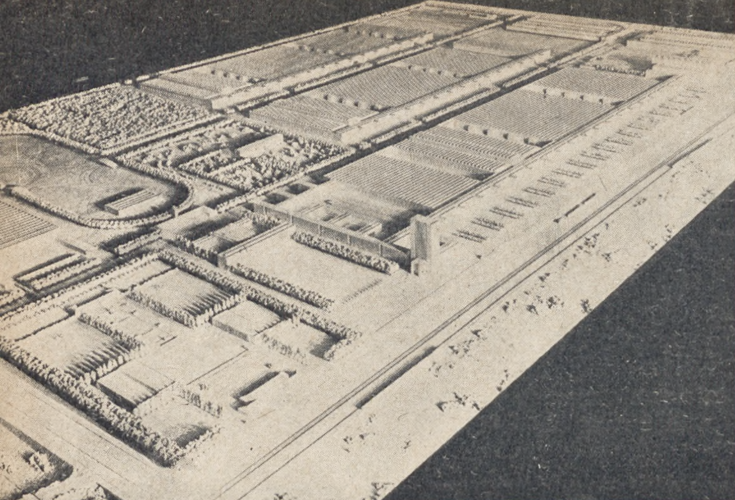
Hasłem naczelnym tego starania o najlepsze miejsca, jest nie tylko duma narodowa, lecz z jednej strony propaganda niemieckich wozów i doświadczenia dla konstruktorów, z drugiej złamanie złośliwych inwektyw na temat gorszego materiału i lichszego wykonania samochodów niemieckich wobec obniżenia cen i braku surowców. Istotnie ten bezprzykładny pochód zwycięstw niemieckich na torach samochodowych wszystkich krajów na wszystkich kontynentach zmusza najzjadliwszego krytyka do przyznania prymatu Niemcom na tym polu.

W dziedzinie samochodów osobowych na pierwszy rzut oka nie widać nic nowego. Linia opływowa ostatecznie utrzymała się i zdaje się będzie nadal udoskonalana i przekształcana zarówno pod względem estetycz-



Z WYSTAWY BERLIŃSKIEJ.

1. „Adler" o formach aerodynamicznych, 2. 50-ka B. M. W. o formach aerodynamicznych, 3. Widok na halę honorową, 4. Maybach — najdroższy wóz na wystawie, 5. B. M. W. — Sportowe, 6. Autobus Kneippa, 7. Autobus Sklep Firmy Kienzle, 8. Wóz pancerny policyjny.



Model fabryki wozu ludowego.

nym jak i aerodynamicznym. Widzi się natomiast dużo drobnych wysiłków, by konstrukcyjnie ulepszyć samochody osobowe, dając im większą pewność trzymania się szos przy większych szybkościach i na zakrętach. A więc coraz więcej uniezależnionych w zawieszeniu kół przednich i tylnych. Obok klasycznych ram wybitnie przeważać zaczyna centralne umocowanie podwozia dokoła głównej osi podłużnej. Mniejszy natomiast widzi się pęd do samochodów z przednim napędem, lub silnikiem wyrzuconym na tył wozu.

Większość naszych czytelników niewątpliwie zainteresuje porównanie cen najbardziej w Polsce rozpowszechnionych samochodów niemieckich z innymi datami, jak moc i szybkość. Zachowamy przy tej sposobności kolejność według cen w markach niemieckich.

Marka fabryczna i typ.	Cena	Moc w K.M.	Szybkość w km/g.
1. Opel P. 4.	1,450	23	85
2. D. K. W. (580)	1,650	18	80—85
3. Opel Kadet	1,795	23	98
4. D. K. W. Meister	2,350	20	85—90
5. Ford Eifel	2,500	34	100
6. Opel Olimpia	2.675	37	112
7. Adler Triumpf Junior	2,700	25	105
8. D.K.W. Klasa specjalna	3,100	32	95—100
9. Opel Super 6	3,350	55	119
10. Mercedes Benz 170 V.	3,750	38	108
11. Mercedes Benz 170 H.	4,350	38	110
12. Adler 2 litr.	4,400	45	110
13. Ford V. 8.	4,885	90	135
14. Mercedes Benz 230.	5,875	55	116
15. Opel Admiral	6,500	75	132
16. Mercedes Benz Diesel	6,800	45	97
17. Adler Diplomat	7,500	65	110—115
18. Mercedes Benz 320.	8,950	78	126

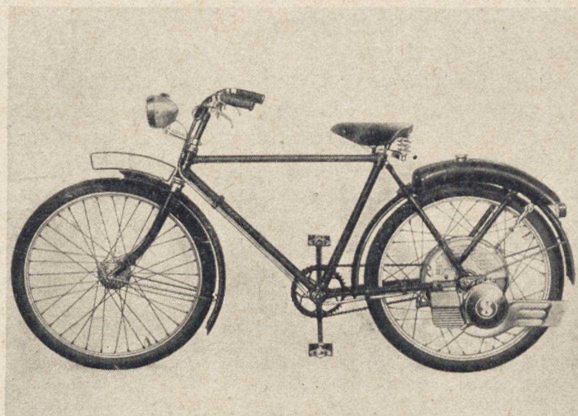
Z powyższego zestawienia widać duży wysiłek, by utrzymać niską cenę samochodu, obliczoną na szerokie warstwy ludności. Nie pokazano nam natomiast zapowiadanego od dawna „ludowego" samochodu, który pod względem prostoty konstrukcji, mocy i taniości nie będzie obawiał się konkurencji. Konstruktorem tego wozu jest Dr. Porsch. Wykonano już kilka prototypów i wypróbowano te wozy, obecnie buduje się pierwsza seria 30 wozów dla dalszych doświadczeń. Ponieważ przemysł prywatny nie interesował się tą sprawą i nie wykazywał ochoty podjęcia budowy tego rodzaju taniego samochodu rząd niemiecki przystąpił do budowy własnej olbrzymiej fabryki.

Ciekawą nowością było zastosowanie sztucznego szkła dla okrycia nadwozia (Opel - Kadet), jak również wykonanie 2 silników z masy przezroczystej. Cel dydaktyczny został osiągnięty — lecz nasuwa się inna praktyczna możliwość, a mianowicie wykonywanie całkowitej górnej części nadwozia z masy przezroczystej. Zresztą pokazano nam już ratę autobusy od góry z bokami i dachem przejrzystym.

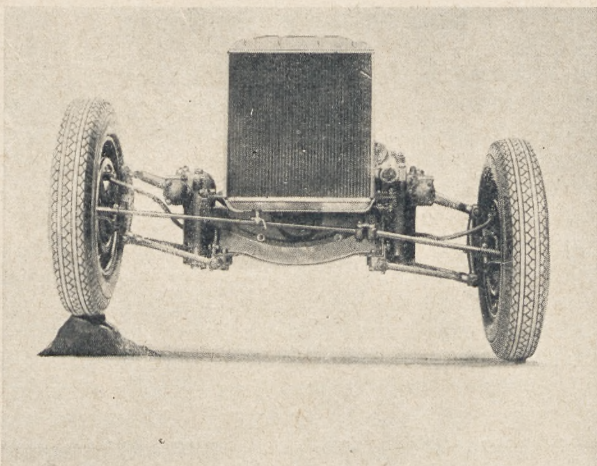
W dziale motocykli widzi się mnóstwo młodzieży. Tego roku sensają była „saksonetka" t. j. tylne koło rowerowe z wbudowanym do niego silnikiem. Silnik ten ma moc 1,2 KM. przy 3,600 obrotach. Jeśli wierzyć danym oficjalnym, trwałość tego silnika określona została na 180,000 km. Wogóle motocykle większe cieszą się ogromnym powodzeniem, można je bowiem nabywać na raty po 30—50 Mn. miesięcznie.

Najbardziej jednak imponującym jest jak zawsze dział samochodów ciężarowych i autobusów. Poraz pierwszy w tym dziale wystawiono wozy bojowe, wojskowe, tanki i tankietki. Nie wolno ich było fotografować lecz zdjęcia sprzedawano.

Uwagę zwracały rozmaite wozy dla propagandy. A więc, 16 tonnowy wóz dla reklamy zegarków i przyrządów pomiarowych firmy Kienzle, który ma także ukazać się w Polsce. Następnie ogólną uwagę skupiał na sobie wóz ochotniczego korpusu samochodowego dla nauki obsługi samochodu i propagandy ruchu ulicznego. Wóz ten bogato wyposażony w tablice poglądowe, apa-



Saksonetka.



Fiat 508 (niemiecki) z łamaną przednią osią.

rat kinematograficzny i modele pokazowe odwiedza wioski i miasteczka urządzając pokazy jak winni wieśniacy i piesi zachowywać się na drogach, by unikać katastrof.

W podobny sposób organizacje społeczne, zaopatrzone w wozy propagandowe, uczą higieny, propagują macierzyństwo i higienę zębów. W każdym wozie jest sypialnia dla lekarza i całe wyposażenie do niesienia pomocy chorym.

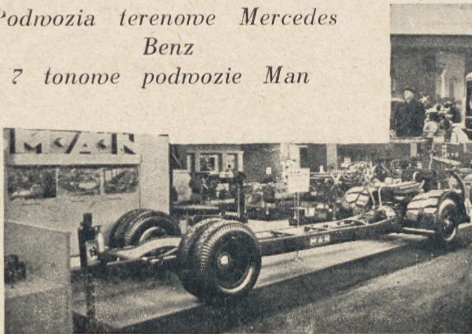
Sprawa taniego napędu zajmuje szereg firm. Wyraźnie zaznacza się usiłowanie obniżenia kosztów napędu przez stosowanie elektryczności, gazu świetlnego, silników Diesla, i generatorów gazowych. Generatory gazowe można wbudowywać do istniejących już samochodów ciężarowych, obniżając roczne zużycie paliwa o 1500 marek przy średnim przebiegu.

Warto zaznaczyć, że wozy służby miejskiej, a więc zamiataczki, śmieciarki i t. p. zaczęto budować z akumulatorami i napędem elektrycznym. Natomiast nowe autobusy — z napędem gazem świetlnym. Są to olbrzymie oszczędności w skromnych zapasach benzyny. Sztucznej benzyny (Leuna) wyrabiają dziś Niemcy 100,000 ton rocznie. Guma syntetyczna pokrywa już około 40% zapotrzebowania na kauczuk naturalny.

Dużą uwagę zwracał model autostrad — wykonany z rozświetlających się rurek neonowych. Zwiedzająca publiczność mogła sprawdzić którędy będą przebiegały nowe linie znajdujące się jeszcze w budowie i dopiero zaprojektowane. Dotychczas jest przeszło 2000 km. gotowych dróg; w roku bieżącym ma być oddany do użytku następny tysiąc i co roku po 1000 km. nowych linij. Cały plan przewiduje 10,000 km. autostrad z hotelami, warsztatami naprawczymi, polanami dla wypoczynków weekendowych i miejscami do obozowisk i parkowania większych ilości wozów.

W ten konsekwentny sposób dążą usilnie Niemcy, do zmotoryzowania całego kraju a ich metody i osiągnięcia powinny stać się wskazówką dla tych krajów, które noszą się z podobnymi zamiarami.

Podwozia terenowe Mercedes Benz
7 tonowe podwozie Man





Kabriolet Sportowy Horch

Inż. Tadeusz Marek

Rozpostarta na 50.000 m.² i rozmieszczona w dziesięciu olbrzymich halach wystawa samochodowa w Berlinie, przedstawia imponujący obraz i daje doskonałe wyobrażenie o rozroście i o poziomie przemysłu samochodowego w Niemczech.

Na samym początku trafiamy na silny moment propagandowy, na t. zw. Halę Honorową. Stoją tu na postumentach wszystkie wyścigowe i rekordowe samochody i motocykle niemieckie, a przy każdym z nich tablica uwidacznia, ile rekordów światowych zostało przez nie pobitych oraz ile wyścigów międzynarodowych wygrano. Cyfry dotyczące szybkości są rzeczywiście fantastyczne, również jak i konstrukcja tych motocykli i samochodów, które przy 600 KM. ważą tylko 750 kg., toteż każdy widz nabiera zaufania i szacunku dla przemysłu, który takie obiekty stworzył. To uczucie potęguje się w miarę jak przechodzimy poszczególne stoiska i jak podziwiamy celowość konstrukcji, dokładność wykonania i prawie już amerykańskie ceny.

Ponieważ nie sposób w jednym artykule omówić dokładnie wszystkich typów pokaza-

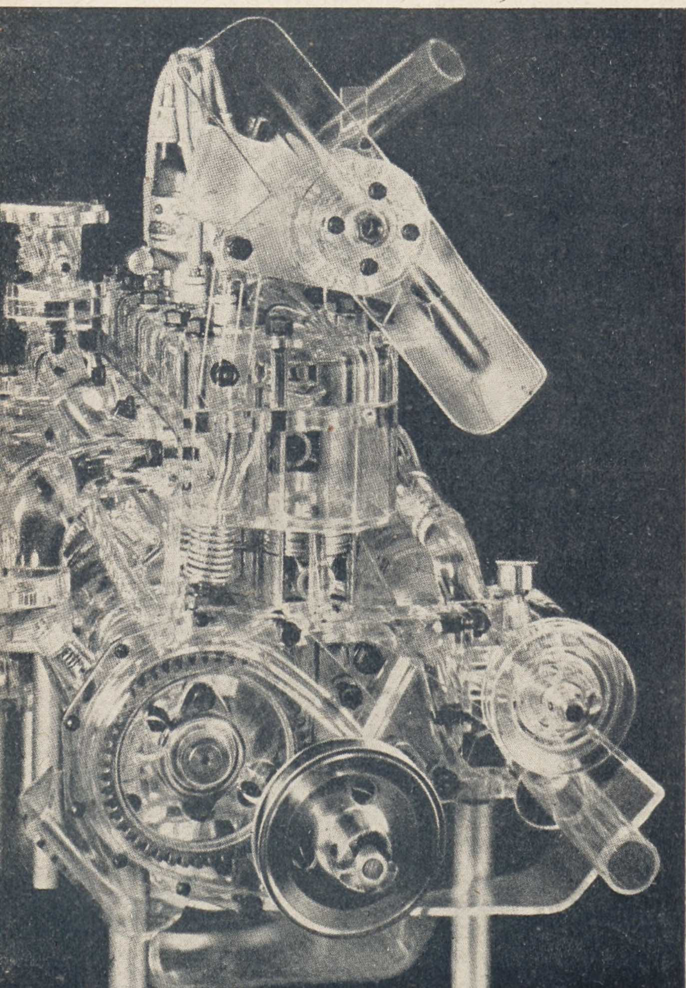
nych na wystawie, postaram się ująć je w poszczególne grupy i podać pobieżną przynajmnie charakterystykę.

Motocykle

Widzimy tutaj reprezentantów najwyższej klasy, naprz. BMW, jak również i najmniejsze setki. Zasadniczych różnic w porównaniu do lat poprzednich niema. Ciekawem jest tylko, że resorowane tylne koło zdobywa sobie coraz większe obywatelstwo. BMW. stosuje je we wszystkich większych modelach seryjnie, tak samo i f-ma Standard. U DKW. widzimy je we wszystkich modelach wyścigowych.

Duże zapotrzebowanie na małe maszyny około 100 ccm., rzuca się w oczy wobec wielkiej ilości eksponatów reprezentujących tę właśnie klasę. Wśród nich wyróżniają się prostotą konstrukcji silniki DKW i Fichtel Sachs.

Przyczepki motocyklowe wystawione przez kilka firm posiadają bardzo niskie rurowe podwozie. Nadwozia o różnych sportowych i turystycznych formach resorowane są za pomocą gumy lub sprężyn. Koło przyczepki normalnie jest związane z ramą na sztywno i bez resorowania. Uderza bardzo pomysłowe rozwiązanie uchwytów, pozwalające na łatwy i szybki montaż przyczepki do każdego motocykla. Wszystkie przyczepki są prawostronne, co przy prawostronnym ruchu jest najbardziej logicznym rozwiązaniem.



Samochody osobowe

W samochodach osobowych nie widzimy w tym roku żadnej rewelacyjnej nowości. Jest to zupełnie zrozumiałe, gdyż przemysł niemiecki jest pod względem konstrukcyjnym najbardziej nowoczesnym na świecie. Niezależne zawieszenie przednich kół, oraz spawane centralne lub krzyżowe ramy spotyka się wszędzie, zarówno w najtańszych jak i najdroższych wozach. Jedyny wyjątek stanowi tutaj Opel Kadet, który ze względu na taniość, posiada sztywną przednią oś. Samochody droższe posiadają również niezależne zawieszenie kół tylnych, przyczem elementem resorującym jest resor poprzeczny lub sprężyna spiralna, rzadziej drążek skrętny.

Natomiast widać wyraźnie wysiłki konstruktorów idące w kierunku potanienia produkcji i unormowania poszczególnych typów wozów. Przykładem tego są silniki Opla i Hansy, przy których większość elementów silnika 6-ciocylindrowego użyta jest w konstrukcji silników 4-ro cylindrowych. Dążność tę widać jeszcze wyraźniej na stoisku f-my Auto Union, która znacznie zmniejszyła typy swoich podwozi. I tak wszystkie typy DKW o napędzie przednim posiadają identyczne podwozie a Horch posiada tylko jeden typ podwozia o niezależnym zawieszeniu przednich kół.

Napęd przedni pozostał tylko w kategorii wozów małych, reprezentują go DKW i Adler Junior. Natomiast umieszczenie silnika z tyłu, lansowane przez Mercedesa, nie przyjęło się, głównie ze względu na trudności chłodzenia.

Doskonałe nowoczesne autostrady niemieckie wymagają wozów o dużej szybkości maksymalnej. Toteż poszczególne firmy różnymi drogami starają się przystosować do tych warunków. I tak Opel Olympia posiada silnik górnozaworowy, pojemność 1,5 litra o mocy użytkowej 37 KM, zamiast jak dotychczas 26 KM. Adler Triumpf powiększył swój silnik z 1,7 l. na 2 litry. Natomiast f-my. Wanderer, BMW i Horch pozostawiają litraż silników bez zmian, a powiększają ich moc przez podniesienie stopnia sprężania, zastosowanie odpowiedniego podgrzewania mieszanki w rurze ssącej, przez nadanie lepszych termodynamicznie kształtów komory spalania i przewodów ssących. Na wszystkich prawie wozach widzimy termostaty, regulujące automatycznie temperaturę silnika, co pozwala na uzyskanie maximum wydajności przy minimalnym zużyciu paliwa.

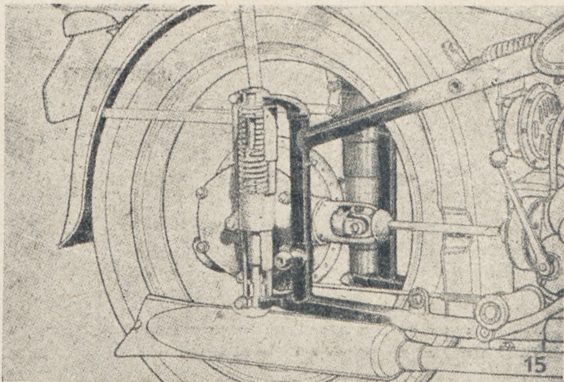
Najciekawszym i bodajże najnowocześniejszym sposobem uzyskania dużych szyb-

Model Silnika Olympii ze szkła. Karter, blok cylindrowy i głowica ze szkła umożliwia widzom obserwowanie pracy silnika.

kości i małego zużycia paliwa jest zastosowanie prawdziwie aerodynamicznych nadwozi. Przykładem tego jest 30-ka BWM, która skarosowana jako 4-osobowa opływowa kareta, daje szybkość równą modelowi sportowemu (około 160 km/g.) przyczym oszczędność paliwa sięga 25%. Również Adler pokazuje na swym stoisku model 2,5 litra skarosowany jako aerodynamiczna 3-osobowa kareta, której szybkość maksymalna wynosi około 150 km/g. Umieszczony obok wykres poucza, że dla osiągnięcia tej samej szybkości przy normalnym kształcie nadwozia potrzebny by był silnik o dwa razy większej mocy.

Komfort, którego klient niemiecki szuka nawet w najtańszym wozie, okazuje się w całym szeregu napozór drobnych lecz ważnych ulepszeń. Przede wszystkim części ruchome napędu oraz silniki zawieszone są bardzo miękko w gumie, dzięki czemu nie odczuwa się w wozie przykrych wibracji. Prawie wszystkie wozy zaopatrzone są w duże dwustronnie działające amortyzatory, które niwelują drgania sprężyste resorów. Cały szereg wnętrz poszczególnych karoserii został poszerzony, często przez zwiększenie rozstawu kół. Centralne smarowanie i daleko idące stosowanie w przegubach silentbloków upraszcza obsługę wozu. Termometry do wody, wbudowywane już jako seryjne wyposażenie w deski rozdzielcze większości wozów, pozwalają na dokładne kontrolowanie temperatur pracy silnika przy długich jazdach z maksymalnymi szybkościami. Hamulce hydrauliczne są już prawie we wszystkich wozach seryjnym urządzeniem. Nawet takie drobiazgi jak klamki i kierunkowskazy są znacznie solidniejsze niż poprzednio.

Poza normalnymi fabrycznymi nadwoziami widzimy cały szereg pięknych karoserii specjalnych, wśród których przeważają dwu i trzyosobowe kabriolety i limuzyny z rozsuwanym dachem. Należy podkreślić, że wiele uwagi poświęcono na zabezpieczenie nadwozia przed kurzem i gazami wydechowymi oraz przewietrzanie wnętrza przy pomocy Fisherowskich okienek.



Resorowanie tylnego koła B. M. W.

Zagranicznych firm na wystawie prawie nie widać. Poza Fordem fabrykowanym w Kolonii i Fiatem wytwarzanym w Neckarsulm, firmy zagraniczne reprezentowane są przez: Alfę-Romeo, Austina i Hudsona.

Rewelacyjne są natomiast ceny. Najtańszy model DKW kosztuje np. 1650 RM. co według skali tamtejszych zarobków równa się tej samej ilości złotych. Nic więc dziwnego, że motoryzacja w Niemczech przybrała tak kolosalne rozmiary, tymbardziej, że ceny paliwa, garażu i obsługi są równie niskie.

Z innych ciekawych szczegółów przy samochodach osob. należy jeszcze podkreślić zastosowanie do napędu silników Diesla przez f-my. Mercedes-Benz oraz Hannomag. Pozatem cały szereg firm stosuje ulepszone skrzynki biegów o wszystkich biegach cichych i o trzech biegach (2-gi, 3-ci i 4-ty) synchronizowanych. Pozatym fma. Maybach stosuje u siebie piecioprzekładniową skrzynkę, działającą automatycznie przez podciśnienie z rury ssącej silnika.

Przyczepki do samochodów osobowych

Samochód przestał być w Niemczech już dawno przedmiotem luksusu, a stał się nietylko normalnym środkiem komunikacyjnym lecz także dla wielu narzędziem pracy. Cały szereg wozów służy w życiu codziennym swym właścicielom dla rozwożenia towarów i t. p. Toteż dział przyczepek dwukołowych do osobowych samochodów był na wystawie licznie reprezentowany. Wszystkie podwozia posiadają niezależne resorowanie kół, rozwiązane w możliwie prosty, niewymagający obsługi sposób. Zamocowanie podwozi do samochodów przy pomocy przegubu kulowego jest wszędzie zasadą. Pozatem różne firmy pokazują cały szereg nadwozi przystosowanych do rozmaitych celów jak np. do rozwożenia pieczywa, wyrobów cukierniczych, mleka, drobiu i t. p. Można również oglądać cały szereg bardzo sprytnie rozwiązanych domków weekendowych.

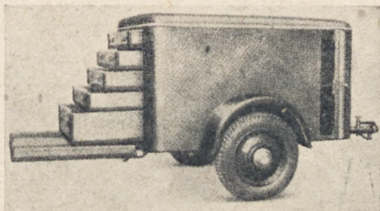
Samochody ciężarowe

Samochody ciężarowe reprezentowane są wyłącznie przez wytwórnie niemieckie (za wyjątkiem budowanego w Niemczech Forda). Ilość typów, począwszy od najlżejszych trzykołowych wozów dostawczych miejskich a skończywszy na najcięższych czteroosiowych 10-ciotonowych podwoziach, jest tak obszerna, że każdy klient może znaleźć odpowiedni dla siebie wóz.

W przeciwieństwie do samochodów osobowych, dominują tutaj ramy nitowane

i sztywne osie. Wyjątek stanowi piękne podwozie autobusowe spawane Opel-Blitz i niezależne zawieszenie klasycznego układu tłomaczy się głównie tańszym kosztem produkcji. Resorowanie bowiem przy ciężarówkach i autobusach, zwłaszcza na doskonałych szosach niemieckich przestało być problemem, któryby wymagał stosowania droższych rozwiązań konstrukcyjnych.

Jako agregat pędny w cięższych wozach spotyka się wyłącznie silnik Diesla, który w ostatnich latach został w Niemczech doprowadzony prawie do doskonałości. Widzimy tu reprezentantów wszystkich możliwych rozwiązań, a więc silniki z komorą wstępną, z zasobnikiem powietrznym, z bezpośrednim wtryskiem i t.d., przyczym każdy z nich stoi na wysokim poziomie technicznym i każdy ma swoje zalety i wady w stosunku do innych. W samochodach o średnim tonażu, gdzie silnik Diesla nie jest już tak rentowny jak w dużych ciężarówkach, ze względu na swój duży ciężar i znaczny koszt produkcji, firmy dają klientom do wyboru to samo podwozie wyposażone w silnik Diesla lub w silnik gaźnikowy. Natomiast w małych ciężarówkach (do 1,5 tonny) i w trzykołówkach dominuje całkowicie silnik benzynowy.



Przyczepka towarowa do samochodu osobowego.

Należy podkreślić, że większość silników Diesla przystosowana jest do napędu na gaz drzewny lub węglowy, przez zmianę samej głowicy. Gaz ten jest już w Niemczech seryjnie produkowany i jest do nabycia w wielu większych stacjach benzynowych w stalowych butlach. Ma to tę wielką zaletę, że niewymaga stawiania na wozach generatorów, które zajmują dużo miejsca i przedłużają czas rozruchu zimnego silnika.

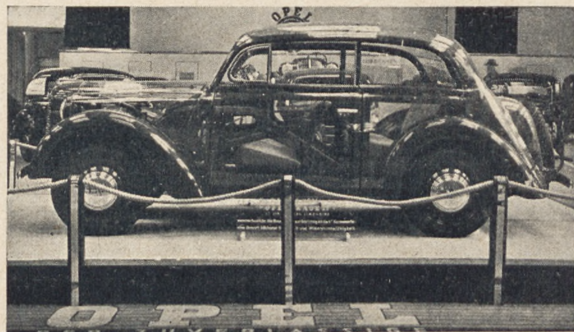
Napęd przechodzi przez kilkustopniową (najczęściej 4 do 5 biegów) skrzynkę przekładni, co jest koniecznym ze względu na potrzebę osiągania dużych szybkości w ruchu międzymiastowym po doskonałych autostradach. Duże jednostki budowane jako podwozia 3-osiowe posiadają wszystkie 4 tylne koła napędzane. Wystawione olbrzymie czteroosiowe podwozie Henschla posiada kierownicę działająca na cztery przednie koła, dzięki czemu uzyskano dużą skrętność wozu.

Nadwozi pokazano całą masę, począwszy od najprostszej skrzyni a skończywszy na najbardziej nowoczesnych autobusach. Uwagę zwraca autobus skarosowany jako sklep dla firmy zegarowej Kienzle. Większość podwozi autobusowych posiada kierownicę umieszczoną z boku silnika, dla uzyskania największej ilości miejsc pasażerskich. Rozsuwane dachy, pneumatycznie otwierane drzwi są seryjnym wyposażeniem przy wszystkich prawie karoseriach autobusowych. Pozatym widzimy cały szereg wozów specjalnych, wśród których wyróżniają się podwozia straży pożarnej Mercedesa i Magirusa z drabinami o wysokości do 40 metrów.

Wszystkie podwozia o większym tonażu wyposażone są w servo-hamulce, przyczym najczęściej spotyka się hamulce powietrzne ciśnieniowe.

Osobno reprezentowany jest dział przyczepek ciężarowych. W przeciwieństwie do podwozi samochodów widzimy tu cały szereg konstrukcji o niezależnych kołach. Przeważa nagół typ przyczepny o nośności do 3 tonn, pokazany jednak też jest typ przyczepny-olbrzyma o czterech osiach i centralnej ramie połączone z dyszlem i między sobą drążkami, tak że skręt jest w każdej chwili teoretycznie dokładny.

Osobna wzmianka należy się pojazdom elektrycznym. Przed kilku laty ciężarówki elektryczne były w użyciu w Niemczech jedynie na poczcie, do rozwożenia przesyłek po miastach, oraz wewnątrz większych fabryk do przewożenia materiałów. Dzisiaj istnieje już cały szereg firm używających ciężarówek elektrycznych w ruchu miejskim. Wytwórni tych pojazdów jest kilka. Najbardziej znane z nich to Bergmann i Talbot. Typów jest kilka, najcięższe mają nośność 2.5 tonny. Napęd odbywa się przy pomocy dwóch silników elektrycznych, napędzających tylne koła, przez łańcuch lub przekładnie trybową. Źródłem prądu jest bateria akumulatorów, umieszczona na podwoziu pojazdu. Bateria taka wystarcza do przebycia 60 do 800 km. przy pełnym obciążeniu wozu. Szybkość maksymalna tych pojazdów waha się około 25 km/g., co dla ciężarówki w ruchu miejskim jest zupełnie wystarczające. Mimo tych pozornych niedogodności (ograniczony zasięg i mała szybkość) cięż-



Nadwozie z przezroczystej masy.

rówki te znajdują coraz większe rozpowszechnienie, a to głównie dlatego, że koszt „paliwa" jest znacznie mniejszy niż koszt silnika spalinowego, ciężar martwy w stosunku do ciężaru ładunku jest korzystniejszy, a remonty i konserwacja dużo tańsza. Specjalne ładownice pozwalają na naładowanie baterii akumulatorów w ciągu kilku godzin, to też prawie wszystkie zarządy miejskie przechodzą na ten typ wozu, dla celów oczyszczania ulic, wywozu śmieci i t. p.

Podwozia terenowe

Podwozia terenowe, budowane przez cały szereg firm, posiadają konstrukcję zupełnie odmienną od normalnych podwozi ciężarowych. Budowane są głównie na średni tonaż (do 2 tonn). Zasadniczą ich cechą jest niezależne zawieszenie wszystkich kół, o bardzo dużym skoku, zezwalające na różnicę poziomów do 30 cm. Napędzane są wszystkie cztery koła, bądź od jednego, bądź też od dwuch silników. Napęd rozwiązany jest w ten sposób, że daje możność napędzania wszystkich kół jednocześnie(lub też przedniego lub tylnego zespołu oddzielnie). Wszystkie cztery koła są skrętne, przyczym i tu kierowca może wyłączyć skręt kół tylnych i kierować tylko kołami przednimi. Zdumiewającą jest szybkość, którą pojazdy te mogą rozwijać na szosie, dochodzi ona bowiem do 80 km/g. Wszystkie te wozy wyposażone są w wielostopniowe skrzynki biegów, lub reduktory, które umożliwiają powolne poruszanie się w terenie na pełnej mocy silnika.

Poza tymi podwoziami istnieje kilka konstrukcji gąsienicowych, lub kołowo-gąsienicowych. Pozatem oglądać można (ale tylko z odległości), kilka typów czołgów wojskowych.

Przemysł pomocniczy

Przemysł pomocniczy wystawia cały szereg artykułów związanych z produkcją i obsługą samochodów. Widzimy tutaj cały szereg nowoczesnych urządzeń garażowych jak dźwigi hydrauliczne i pneumatyczne, lewary, przyrządy do mycia wozów, elektryczne pompy benzynowe, narzędzia precyzyjne i t. p.

Najciekawsze są bodajże eksponaty niektórych półfabrykatów, po których widać jak Niemcy radzą sobie z brakiem metalowych surowców. I tak naprzykład, cały szereg ramek okiennych, karterków do liczników szybkości i t. p. wykonany jest zamiast z blach tłoczonych — z rozmaitych mas prespenowych, papierowych, bakelitu i innych.

Wyraźnie jednak widać, że motoryzacja w Niemczech posunęła się w ostatnich latach niebywale naprzód i że rozwój jej pociągnął za sobą cały przemysł i podniósł go na zdumiewający poziom techniczny.

Jeżeli rozwój ten będzie dalej szedł w tym tempie naprzód i jeżeli pokazany model fabryki wozu ludowego naprawdę stanie się rzeczywistością, to prawdopodobnie za kilka lat ilość pojazdów w stosunku do ludności w Niemczech, będzie większa niż dziś w Ameryce.

Głosy prasy o pierwszym turystycznym Raidzie Zimowym PTK.

Express z dnia 4 lutego pisze:

„Raid Zimowy ma charakter przede wszystkim sportowy. Głównym celem jego jest, prócz zapoznania uczestników z zimowym pięknem okolic podgórskich, przede wszystkim zbadanie przygotowania maszyn i kierowców do dłuższej jazdy w ciężkich warunkach zimowych".

Goniec Warszawski z dnia 4 lutego, w artykule „Zimowa próba automobilistów: raid Touring Klubu", pisze:

„Ciekawą i pożyteczną imprezę organizuje Polski Touring Klub o dużym znaczeniu praktycznym, a mianowicie zimowy raid automobilowy.

Raid ten będzie miał na celu zbadanie przygotowania maszyn i kierowców do pokonywania trudności dłuższej trasy podczas jazdy zimowej i w ciężkich warunkach drogowych i atmosferycznych. Raid ma przeto doniosłe znaczenie sprawdzianu, wytrzymałości i woli kierowcy oraz sprawności wozu. Jest to impreza o charakterze wybitnie sportowym".

A. B. C. Sportowe, 10 lutego podaje w artykule: „Największa zimowa impreza automobilowa".

„Impreza pomyślana jest w ten sposób, że pozwala każdemu przeciętnemu posiadaczowi seryjnej maszyny, stosunkowo niedrogim kosztem stanąć do zawodów z szansami uzyskania dobrego miejsca. Będzie też jednocześnie miernikiem przydatności wozów w zimie na polskich drogach...

Raid wywołał bardzo duże zainteresowanie w naszych kołach sportowych, dla których inne imprezy są częstokroć niedostępne ze względu na olbrzymie koszty i beznadziejność konkurowania z ekipą kierowców zawodowych".



Polska Zbrojna w dn. 11 lutego pisze:

„Wielką zaletą raidu jest jego duże znaczenie propagandowe dla turysyki".

Kurier Czerwony w dniu 13 lutego w artykule „Przedpiekle na trasie Raidu Zimowego" pisze:

„Automobiliści całej Polski, którzy poraz pierwszy mają okazję do sportowej jazdy w zimie licznie zgłaszają się po regulaminy i informacje. Duże zainteresowanie raidem okazują także władze wojskowe, wyrazem czego jest przyrzeczenie współpracy z kierownictwem Raidu przez Dowódcę OK. 6 Generała Karasiewicz-Tokarzewskiego".



Express Poranny 15 lutego: „Zimowy Raid Turystyczny organizowany przez Polski Touring Klub jest imprezą w Polsce nową, która ze względu na zimowe warunki panujące na drogach, zwłaszcza na Podkarpaciu, może stanowić bardzo trudną próbę sprawności tak dla kierowców jak i wozów. Organizatorzy nie ulękli się jednak tych trudności i urządzili imprezę, która przy rosnącej motoryzacji i zamiłowaniu do turystyki może odegrać poważną rolę propagandową i być sprawdzianem naszych możliwości w tej dziedzinie".

Przegląd Sportowy z dn. 24 lutego pisze o Regulaminie Raidu:

„Żeby dać satysfakcję Polskiemu Touring Klubowi i przerwać nudne w tym stadium organizacyjnym narzekania, stwierdzamy po raz ostatni, że: poza niefortunnym podziałem na kategorie regulamin jest świetny i bijący na głowę regulaminy dotychczasowych polskich imprez samochodowych".

Wieczór Warszawski z dnia 24 lutego, w artykule „W piątek wyrusza z Warszawy samochodowy Raid Polskiego Touring Klubu" pisze:

„Raid ten przekona niewątpliwie automobilistów, iż samochód jest pożytecznym środkiem lokomocji turystycznej również i w zimie. Raid ma poza tym szersze znaczenie przygotowania kierowców do potrzeb obrony kraju, pozwoli bowiem na sprawdzenie zdolności naszych sportowców do wysiłku w trudnych warunkach zimowych".

Express z 25 lutego w artykule „Zimowa próba maszyn i ludzi", pisze:

„Raid ten uzyskał już w sferach automobilistów miano „polskiego Monte Carlo" i rzeczywiście ze względu na trudności swej trasy stanowi on jakby miniaturę największej imprezy automobilowej świata".

Gazeta Handlowa w dniu 26 lutego w artykule: „Nowoczesny samochód nie boi się śniegu i mrozu", pisze:

„Szczęśliwą myśl miał Polski Touring Klub przystępując do zorganizowania w Kraju I-go Tury-

stycznego Raidu Zimowego. Minęły już czasy, kiedy samochód był dogodnym środkiem komunikacyjnym tylko w lecie, gdy droga jest sucha i gładka. Nowoczesny samochód nie lęka się zimy, śniegu i mrozu, ani dziur i wyboi...

Jednakże polscy automobiliści naogół mało korzystają w zimie z samochodów, aby właśnie dowieść, że nowoczesny samochód potrafi uporać się z największymi trudnościami atmosferycznymi i terenowymi, zorganizował Polski Touring Klub I-szy Turystyczny Raid Zimowy, który wywołał olbrzymie zainteresowanie, nietylko w świecie automobilowym, lecz i w szerokich kołach społeczeństwa".

A. B. C. z dnia 26 lutego w artykule: „Śnieżyce i zaspy śnieżne na trasie Raidu", pisze:

„Również nie trzeba zapominać o wielkiej doniosłości Zimowego Raidu jako próby mającej i znaczenie pod względem wojskowym, próby wykazującej rolę auta w przygotowaniu do obrony kraju. To też nic dziwnego, że w Raidzie biorą udział oficerowie wojsk pancernych na słynnych „Łazikach". Wreszcie Raid Zimowy jest egzaminem dla fabryk samochodowych i montowni starających się wypuścić odpowiedni wóz na polskie drogi. Niewątpliwie zdobyte doświadczenia przyczynią się do popchnięcia tej sprawy o poważny krok naprzód".



Gazeta Polska, z dnia 26 lutego pisze:

„Na zakończenie warto podkreślić niezwykle skrupulatne przygotowania organizatorów imprezy".

Express Poranny z dnia 27 lutego, w artykule „Kto zwycięży w Raidzie Zimowym", pisze:

„Władze Wojewódzkie na całej trasie Raidu wydały specjalne zarządzenia celem zabezpieczenia swobodnego przejazdu wozów raidowych. Na trasie rozstawiono również karetki sanitarne, zaś drużników drogowych zaopatrzono w apteczki, by mogli nieść w razie wypadku natychmiastową pomoc zawodnikom".

Kurier Warszawski w dniu 2 marca w artykule: „Zimowa Jazda Samochodowa" pisze:

„Impreza P. T. K. była pierwszymi zawodami, które w pełni zasługiwały na miano ciężkiego Raidu Zimowego. Umiejętnie ułożony regulamin, sprawiedliwie rozdzielił miejsca między konkurentów, zbytnio może faworyzując Simci, a krzywdząc wozy wielkie, gdzie wyznaczono zbyt duże szybkości średnie. Podobnie rzecz miała się ze Skodą, D. K. W i wojskowymi „Łazikami", które konkurowały z dużo szybszymi i silniejszymi wozami, jak Steyer, Wanderer, Lancia i Fiat 1500. Dodatkowy podział na klasy od 700 do 1000 sprawiłby liczniejszy start maszyn o tym litrażu, których mamy coraz więcej. Zawodnicy jadący w tej klasie w konkurencji, z większymi wozami wykazali wielkie zalety sportowe dowodząc, że potrafią jeździć dla samego sportu, nietylko dla nagród. Za to należy im się wielka pochwała. Zimowy raid P. T. K. był szczęśliwym przełamaniem przesądów, że w zimie samochód musi stać w garażu, a kierowcy bić mogą tylko rekordy nieprawdopodobnych opowieści przy kawiarnianych stolikach".

A. B. C. Sportowe z dn. 3 marca w artykule: „Zalety i błędy organizacji", pisze:

„Organizacja imprezy, której trasa wynosi przeszło 1000 klm., która jest przebywana na Polskich drogach w zimę, w porze w której zawodnicy na trasie spotkali się z lodem, zaspami śnieżnymi, odwilżą, błotem, a nawet kurzem, jest rzeczą bardzo trudną i trzeba przyznać, że Polski Touring Klub wywiązał się ze swego zadania całkowicie zadawalająco. Należy podkreślić jeszcze udział władz administracyjnych i samorządowych. Cała trasa była obstawiona. Na odcinkach o dużym śniegu pracowały specjalne drużyny oczyszczające szosę. Wszędzie na trasie pokazywano drogę i udzielano informacji".

Kurier Wileński z dnia 3 marca w art.: „Rozmowa ze zwycięzcą I-go Raidu Zimowego Janem Riperem" podaje opinię J. Rippera:

„Warunki atmosferyczne mieliśmy „pod zdechłym psem", natomiast organizacja raidu była na 150% udana. Nie było żadnych mankamentów. Mimo, że nie widzieliśmy na trasie różnych Komitetowych Dygnitarzy, krzyku czy niepotrzebnego organizacyjnego hałasu, to jednak i może właśnie dlatego organizacja działała szybko, sprężyście i bez zarzutu. Należy się tu od nas zawodników specjalne uznanie dla Pana Komandora Wygarda, który trzymał w swym ręku wszystkie nici organizacyjne raidu. A nie było to rzeczą łatwą — mówi nam p. Ripper bo naprz. wyjeżdżając na kontrolę trasy utknął p. Komandor Wygard w zaspach i przez kilkanaście godzin został unieruchomiony, a jednak mobilizował wszystkich przy pomocy telefonów".

Nowa Prawda z dnia 4 marca w artykule: „Bilans turystycznego raidu PTK. Zimowa próba maszyn i kierowców", pisze:

„Raid powyższy był kapitalną próbą maszyn i ich kierowców, którzy mieli do przezwyciężenia ciężkie warunki terenowe.

Organizatorzy w swym słusznym założeniu zmusili kierowców do wyciągnięcia maszyn z zimowych lamusów i wzięcia udziału w zimowej próbie. Dotychczasowe imprezy były prawie wyłącznie imprezami letnimi, w czasie gdy kierowca najchętniej jedzie, mając przychylne warunki terenowe, a maszyna sama wyrywa się do pokonywania szybkości.

Zimowa próba była sprawdzianem maszyn, które w codziennych warunkach, stale, w porze letniej czy zimowej, podczas mrozów i zasp śnieżnych, czy też upałów i kurzawy wytrzymują tempo raidowe bez punktów karnych.

Ciężkie warunki terenowe dały maksymalny sprawdzian, że istnieją kierowcy i maszyny, którzy nawet w trudnych warunkach terenowych w zimie dadzą sobie radę z pokonywaniem przeszkód, zwyciężając, biorąc nagrody a tym samym dzięki godnej podkreślenia inicjatywie Polskiego Touring Klubu stwarzają w Polsce głębokie podstawy pod rozwój sportu automobilowego, bez względu na porę roku".

Nowa Prawda z dnia 5 marca w artykule: „Śnieżnym szlakiem na metę", pisze:

„Dyrektor Wygard, jak zwykle, zawsze wszystko wiedzący i o każdym kroku uwiadomiony, stwierdza kategorycznie, że i w zimie pomimo trudnych warunków podkarpackich i górskich dróg jest możliwe normalne, codzienne używanie samochodu, czego najlepszym dowodem obecność tylu maszyn, pomimo tak ciężkich warunków raidowych.

Właśnie w tej chwili wchodzi kilku oficerów biorących na wojskowych Fiatach „łazikach" udział w raidzie.

Trzy małe woziki, których kierowcy naprawdę w ciężkich jechali warunkach, bo przecież w maszynach odkrytych, spotkali się z bardzo życzliwym przyjęciem ze strony wszystkich automobilistów podkreślając udział naszej armii w doskonale zorganizowanej imprezie zimowej Polskiego Touring Klubu".

Gazeta Handlowa z dnia 7 marca, w artykule: „Na polskich drogach przy 2-metrowych zaspach, Raidowy egzamin sprawności samochodów", pisze:

„Zakończony przed kilku dniami zimowy raid samochodowy Polskiego Touring Klubu przyniósł dużo ciekawego materiału obserwacyjnego co do sprawności poszczególnych typów i modeli samochodów. Był to bowiem właśnie szczególnie dla maszyn — ciężki egzamin sprawności, a trzeba przyznać — zdany na ogół z wynikiem dodatnim. Należy przecież zważyć, że nie brali udziału w raidzie sami wybitni kierowcy, ale było też wielu prawie że początkujących raidowców. W takich warunkach, odpowiedzialność ciążąca na wozach jeszcze wzrosła, nie biorąc nawet pod uwagę dwumetrowych zasp i wyjątkowo trudnej trasy ze Stanisławowa do Krynicy, ciężkich 540 km. nocnej jazdy na pierwszym etapie oraz górskiego charakteru dróg drugiego i trzeciego etapu.

Jim Poker



— Ile pan jechał do Gdyni?... Dwanaście godzin?... Ha, ha, ha!.. To już chyba lepiej było ręcznym wózkiem... Ja bo jeżdżę do Gdyni najwyżej sześć... Gdyby droga była lepsza — jechałbym cztery i pół.

Wytrzymałem ironiczny uśmiech i gamę zjadliwości, jak zakuty w bronz gladiator, grad strzał. Poczem odpowiedziałem spokojnie:

— Ja ręcznym wózkiem. słusznie. A pan zapewne... samolotem?

Ochłonął trochę w zapędach i spojrzał na mnie uważniej. Czyżby nie zmiażdżył mnie od pierwszego ciosu. Ja tymczasem ciągnąłem z flegmą:

— Droga jest prawie wszędzie dobra, chwilami nawet doskonała. A szanowny pan liczył się już zapewne z rozwojem Warszawy i Gdyni... na zapas. Granicę stolicy opuścił pan w Zakroczymiu, a pierwsze domy Gdyni dostrzegł pan „na wysokości" Starogardu. Poza tym nie jadł pan w drodze, nie pił, nie zatrzymywał z powodów technicznych. Zazdroszczę panu.. Ale niech pan mi wytłomaczy: po co się pan tak spieszył?

Patrzał na mnie teraz trochę zażenowany. Ale jeszcze nie dał za wygraną.

— Jakto, po co się spieszyłem? Czyż jestem początkującym automobilistą aby jechać powoli? Szkoda czasu. A zresztą — rzucił jako argument ostateczny i bezapelacyjny — nic tam ciekawego po drodze nie ma.

— Zapewne, odparłem.—Dla tego kto widział pałace Montezumy, zamek krzyżacki w Golubiu nie przedstawia żadnej wartości. A Szwajcaria Kaszubska wobec prawdziwej tej z Milką i Velmą, to... mięta za 10 groszy. Rzeczywiście powinien pan sobie kupić samolot... Ten przynajmniej nie tylko pożera przestrzeń, ale oszczędza wszelkich pokus turystycznych... Wysiąść z niego po drodze nie sposób.

Tym razem zdaje się zrozumiał, że podziw mój nie jest szczery...

——:——

Turystyka samochodowa w Polsce przechodzi wciąż okres porodowy. Typ klasycznego auto-turysty (nie mówię już o auto-koczownikach, cyganach XX wieku) należy je-

szcze do eksperymentalnych wyjątków. Przeważają natomiast dwie inne kategorie:

a) pożeracz przestrzeni, super-sport — i
b) podróżnik niezdecydowany i słabowolny.

Rozpatrzmy je kolejno:

Pożeracz przestrzeni to fenomen. Poprzedniego dnia wieczór daje naraz znać, że o szóstej rano wyjeżdża na drugi koniec kraju. Poczem najspokojniej idzie na bridża. Gra do pierwszej, rozmawia do trzeciej, o wpół do czwartej kładzie się „na godzinkę", wstaje oczywiście o siódmej, klnie świat i bliźnich, (a wyczekujący towarzysze podróży — jego), po czem o ósmej rusza w drogę, usiłując z miejsca *„odrobić stracony czas"*.

W śródmieściu jedzie na 60, na przedmieściach 80, na szosie pilnuje tylko jednej rzeczy: żeby strzałka licznika niespadała niżej „setki". Do Gdyni (450 km.) oczywiście w sześć godzin nie dojeżdża, ale powiedzmy — w osiem tout compris. Poczem sam jest skonany, a towarzysze podróży mają wrażenie, że zeszli z kolejki amerykańskiej w Luna Parku. Po drodze nie widzieli nic prócz białej lub szarej wstęgi szosy, zapadającej się pod chłodnicę... No i oczywiście prócz mijanych wehikułów, z których każdy wydawał się... gilotyną...

Typ drugi jest mniej groźny. Trzy miesiące opowiada o projektowanej podróży i zanudza wszystkich znajomych pytaniami: czy w Polsce wogóle można uprawiać turystykę samochodową, boć to podobno wylewają rze-



ki, zwierza pełne bory i pełno zbójców na drodze; a do tego te drogi, te wyboje, bagna i wilcze doły...

Pyta też czy w Krakowie można dostać benzyny, albo czy w Stanisławowie jest gdzie przenocować? Albo jeszcze: jak jechać żeby nie zbłądzić? — Kiedy mu poradzić aby wziął kompas żyroskopiczny, mapę w skali 1:2500, namiernik i lunetę — patrzy wzrokiem tak przerażonym, że żal się go robi.

Taki trzy razy zmienia cel podróży (Gdynię na Zakopane, Zakopane na Zaleszczyki), zapowiada wyjazd na ósmą odkłada go z niedzieli na poniedziałek (Bincia się nie wyspała), potem z poniedziałku na wtorek (poniedziałek to dzień niedobry), potem jakieś „ważne sprawy" wskazują raczej na piątek, który znów jest dniem feralnym — aż wreszcie zostaje sobota.

Wyjazd miast o ósmej następuje w południe, a po dwuch godzinach drogi okupanci auta „lądują" szczęśliwie w Garwolinie. Oczywiście trzeba zjeść obiad i... odpocząć. Taki szmat drogi się przebyło.

Obiadek smakuje... urok, jak to w podróży... Zajada się też obficie, popija z temperamentem. Po tem trzeba się trochę zdrzemnąć... O szóstej pani mówi do pana:

— Możebyśmy wrócili na kolację do Warszawy?

I na tym wyprawa się kończy.

Są czasem warianty. Więc naprzykład zamiast drzemki, może być partia bridża w Modlinie, albo dancing w Radomiu czy... Podkowie Leśnej. Bywają też inne przeszkody, ale — pardon — to już inna historia...

———:———

Tak czy inaczej turystyka na tym nie zyskuje i nie ma z tymi rodzajami podróżowania nic wspólnego. Stąd też rodzą się legendy o nieprzystępności kraju polskiego, o tych czy innych czyhających na turystę samochodowego niebezpieczeństwach, o niemożliwości uprawiania racjonalnej turystyki u nas — zupełnie tak, jakby Polska była Tybetem albo Saharą i trzebaby po niej jeździć pojazdami gąsienicowymi, uzbrojonymi w działa i zaopatrzonymi w cysterny.

Rzeczywistość jednak wcale straszna nie jest, a nawet turystyka samochodowa posiada w Polsce urok, którego brak jej często w krajach zachodniej Europy... Albowiem podróżujący racjonalnie automobilista czuje się w Polsce, jako pionier cywilizacji, czuje jak... rosną mu skrzydła. Na prowincji wciąż jest jeszcze podziwiany, ubóstwiany niemal... Dzieci biegną za nim z niemym podziwem w oczach, mężczyźni patrzą z szacunkiem, a kobiety — wiadomo — kobiety mają go za bohatera. Honny soit qui mal y pense, a jednak znałem takich, którzy wyjeżdżali samochodem na... podboje niekoniecznie terytorialne. Gdyby poszli piechotą, oczywiście — nikt by się nawet za nimi nie obejrzał. Taka to jest magiczna moc samochodu w Polsce — kraju zdemotoryzowanym...

Ale do rzeczy. Tedy — podczas gdy w Niemczech lub we Francji samochód i jego właściciel stali się chlebem powszednim, — to w Polsce są wciąż jeszcze atrakcją. Ma to wprawdzie niekiedy i złe strony (ciekawość ludzka, a nieraz i niechęć) — te jednak dają się bez trudu pokonać — a wzamian dobre rosną jak na drożdżach... Jest się królem przestrzeni, obiektem podziwu, a przytem ma się tak wielkie możliwości... uszczęśliwiania bliźnich. Czy widzieliście kiedy minę chłopca wiejskiego, którego taki automobilista o wyrozumiałym sercu, przewiózł parę kilometrów? Czy wiecie jak wyglądają łzy wdzięczności staruszki, którą się podwiozło do miasteczka, albo jak smakuje podziękowanie włościanina, któremu chore dziecko zawieziono do szpitala?...

Jeśli wiecie — to jesteście naprawdę dobrymi pionierami automobilizmu. W przeciwieństwie do tych co przejeżdżają kury i gęsi, a czasem i ludzi, co chlapią błotem i wzbijają tumany kurzu w miejscowościach zamieszkałych. Ci drudzy właśnie są przyczyną, że w Polsce uprzedzenie do samochodu, graniczące z nienawiścią, wciąż tkwi jeszcze w szerokich warstwach społeczeństwa.

Jedzie się tedy po Polsce, jak długa i szeroka, jedzie i podziwia. A naprawdę — wielu takich co zna obce kraje — może w Polsce doszukać się jeszcze rzeczy ciekawych i godnych zwiedzenia. Ale do tego nie można jechać w tempie bolida i pożerać szosę. Trzeba nie tylko umieć zwiedzać, ale i umieć patrzeć na rzeczy zwiedzane. Trzeba nie lenić się

i przed podróżą krajoznawczą coś przeczytać... Przewodnik po Polsce przydałby się niejednemu naszemu obywatelowi, którego znajomość kraju ogranicza się do zakopiańskich czy krynickich dancingów.

Jeździ się po Polsce przyjemnie. Nawet bardzo. Ludzie są gościnni i uczynni, drogi jeśli nie świetne, to za to łatwe i zupełnie możliwe, o ile dobrze się opracuje marszrutę i nie pędzi na złamanie karku. Na furmanki nie ma co narzekać, a trzeba je traktować „pedagogicznie". Trzeba spokojnie pouczać, a nie wymyślać. Zresztą nie wiadomo co jest gorsze: powolna, jadąca po lewej stronie furmanka, czy korsarz samochodowy, pędzący sto kilometrów na godzinę po ludnej szosie i ścinający zlewa zakręty?!...

Nie ulega wątpliwości, że kiedy szosy polskie zaroją się od samchodów choćby w połowie tego stosunku, jaki panuje dziś na drogach zachodniej Europy, podróżowanie po naszym kraju stanie się rzeczą nieskończenie mniej miłą, niż dziś, a nawet przykrą... A bon entendeur — salut! Korzystajmy więc z okazji.

A okazję tę daje nam zawsze Polski Touring Club — instytucja, której wysoką użyteczność może niedość się jeszcze docenia, ale która skupić powinna w swych szeregach wszystkich tych, dla których turystyka nie jest czczym frazesem i pretekstem do grania w karty na trawie. A samochód — o ile się go posiada — nie narzędziem zbytku czy bolidem sportowym, ale po całotygodniowej pracy komunikacyjnej, domkiem na kółkach,



który jak dywan latający, przenosi tych co w nim jadą z jednego miejsca na drugie, pozwalając im dowoli podziwiać, że *Polska... to Wielka i piękna rzecz.*

Schronisko na Babiej Górze.

(z arch. Min. Kom. fot. Łachecki).





KALENDARZYK IMPREZ SPORTOWO-TURYSTYCZNYCH POLSKIEGO TOURING KLUBU NA 1938 R.

RAIDY

4, 5, 6 czerwiec — Raid Krajoznawczy.
18 wrzesień — Zjazd Gwiaździsty na Obchód Winobrania do Zaleszczyk.
Listopad — Pogoń za lisem.

WYCIECZKI

Maj — Wycieczka do Biskupina samochodami.
Lipiec — Wycieczka do Norwegii.

KALENDARZYK SPORTOWY (1938). DELEGATURY OKRĘGOWEJ WE LWOWIE.

24.IV. — **Otwarcie sezonu.** Tow. Wycieczka.

7—8.V. — **Plakietowa** wycieczka towarzyska do Świcy i kopalni soli potas. w Kałuszu.

28—29.V. — Plakiet. wycieczka w Skolszczyznę.

16—17—18.VI. — Ogólnopolski Rajd (plakietowy) na Huculszczyznę.

7—8.VII. — Wycieczka tow. do Truskawca.

13—14—15.VIII. — **Rajd** do Mościc i do nowego okręgu przemysłowego.

28.VIII. — Podwieczorek w Lubieniu Wielkim.

5.IX. — Rajd z okazji otwarcia Targów Wsch.

17—18.IX. — Zjazd do Zaleszczyk (Święto Winobrania).

2.X. — Pogoń za lisem. Zamknięcie sezonu.

ZBIÓRKA NA CHORĄGIEW DLA BATALIONU PANCERNEGO.

Zapoczątkowana w numerze lutowym lista ofiarodawców na ufundowanie chorągwi dla Batalionu Pancernego stacjonującego w Warszawie, w ciągu miesiąca powiększyła się znacznie.

Łącznie **80 członków P. T. Klubu** złożyło dotychczas **kwotę 1290 zł.**

Oczekujemy dalszych wpływów.

Lista ofiarodawców — c. d.

	Zł. gr.
I Fabryka Lokomotyw	50.—
Aleksander Weigle	10.—
Roman Jerzy April	10.—
Alfred Goldklang	10.—
Stefan Żerański	10.—
Wacław Czajkowski	10.—
Fernand Chevalot	20.—
Ryszard Abramowicz	10.—
Inż. Czesław Gorzelański	5.—
Jan Romejko	10.—
Inż. Piotr Bergman	10.—
Dr. Józef Leśniewski	10.—
L. Możdżeński	10.—
Jan Czyż	20.—
Stanisław Zagórny	10.—
Franciszek Whitehead	5.—
Stanisław Milecki	10.—
Jerzy Erlich	25.—
Mieczysław Kossowski	10.—
Wacław Piotrowski	10.—
Jerzy Krause	10.—
Roman Pomianowski	10.—
Vacum Oil Company	20.—
Ignacy Sikora	20.—
Tadeusz Tymiński (Lwów)	10.—
Inż. K. Nower	10.—
Roman Zdrodowski	10.—
Ignacy Telechma	10.—
Władysław Dzięciołowski	25.—
Apoloniusz Szetter	10.—
Dr. med. Michalina Biehler	10.—
Inż. Bogusław Weigle	10.—
Michał Kranc	20.—
Lucjan Święszkowski	10.—
Franciszek Studziński	10.—
Stanisław Krzemiński	10.—
Zdzisław Szymankiewicz	10.—
Por. rez. Janusz Michalski	10.—
Mgr. Stefan Szumiel	10.—
Karol Schweitzer	10.—
F-ma „Zorel“	10.—
Zygmunt Kolanowski	10.—
Inż. Władysław Pac	10.—
Heliodor Pryliński	10.—
Mgr. Albert Muehlstein	10.—
Por. Edward Kuncewicz (Sulejówek)	10.—
P.por. rez. Kazimierz Domański	10.—
B-cia Stefan i Piotr Bergman, Inż.	25.—
Ignacy Jabłonowski	10.—
Inż. Henryk Sosonko	5.—
Dr. Władysław Chudzyński	10.—
Kazimierz Kacperski	10.—
Jakub Hurwicz	10.—
Ks. Prałat Seweryn Popławski	10.—
Dyr. Zdzisław Kamiński	10.—
„Magnet“ Z. Popławski	10.—
Auto - Krupka	50.—
Wiesław Modzelewski	10.—
Inż. Paweł Kosieradzki	10.—
Inż. Lucjan Borowik	50.—
Wacław Oziemski (Błonie)	10.—
Dr. Konrad Szpilbaum	10.—
Zakł. Przemysł. A. Rochlin i S-ka	10.—
P.por. rez. Tadeusz Kozakowski	10.—
Franciszek Olbryś	10.—
Andrzej Krajkeman	10.—
Jakób Krajkeman	10.—
Bronisław Sisslé	10.—
Inż. Bohdan Kwiatkowski p. por. rez.	10.—
Robert Korybut Daszkiewicz (Bernerowo)	10.—
Lilpop, Rau i Lowenstein Sp. Akc.	100.—
Dyr. Aleksander Grochowski	10.—
Min. Krzysztof Siedlecki	50.—
Razem	1070.—

JUBILEUSZ ZRZESZENIA ZAWODOWYCH AUTOMOBILISTÓW W POZNANIU.

Zrzeszenie Zawodowych Automobilistów w Poznaniu obchodzi w roku bieżącym 25-lecie swego istnienia. Uroczystość jubileuszowa, protektorat nad którą objął P. Wojewoda Poznański Artur Maruszewski, odbędzie się w dniu 24 kwietnia rb.

Do Komitetu Honorowego uroczystości zaproszony został Prezes Zarządu Głównego P. T. K. p. Wiceminister F. Świtalski.

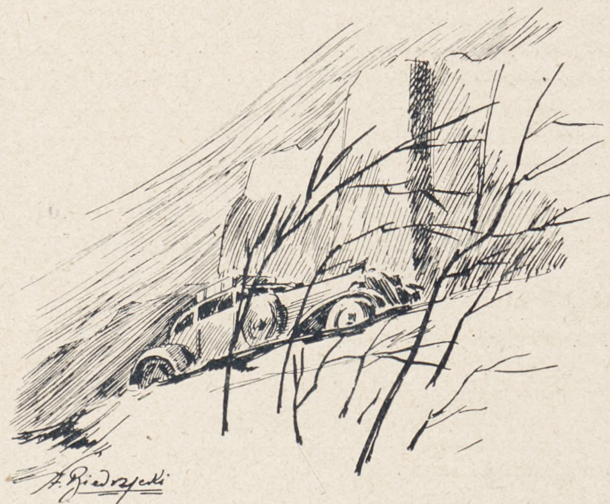
WYCIECZKA SAMOCHODOWA I AUTOBUSOWA NA MIĘDZ. WYSTAWĘ SAMOCHODOWĄ.

W dniach od 17 do 26 lutego 1938 r. zorganizowała Poznańska Delegatura Polskiego Touring Klubu tradycyjną wycieczkę dla swych członków i ich rodzin na Międzynarodową Wystawę Samochodową w Berlinie. W wycieczce wzięło udział 95 osób na 24 samochodach i jednym autobusie.

Wycieczkę prowadził Komandor Klubu p. E. Sterczewski i Wicekomandor p. A. Perkowski. W wycieczce uczestniczył również Prezes Zarządu Głównego p. Min. F. Świtalski z małżonką oraz członkowie Komisji Sportowej p. p. W. Klinksieck, St. Łączkowski, W. Mielochówna, T. Olszyński, D-rowa J. Sokołowska.

Estetyczny wygląd samochodów wyjeżdżających na wycieczkę wzbudzał podziw nie tylko u osób które się zebrały przy starcie, pomimo wczesnej pory dnia, ale i zagranicą samochody z czerwonymi proporczykami P T. K. wyróżniały się od innych swym reprezentacyjnym wyglądem.

Organizacją wycieczki zajęła się Komisja Sportowa na czele z Wiceprezesem p. Prok. R. Jaszczewskim, która pomimo późnego uzyskania paszportu zbiorowego przeprowadziła organizację wycieczki sprawnie, ku ogólnemu zadowoleniu uczestników.



MYŚLIWSKI RAID GWIAŹDZISTY NAD JESIOŁDĘ.

Stały Zjazd Myśliwski nad Jesiołdę, na tereny polowań, organizowany przez Polski Touring Klub, trwać będzie do 15 maja r. b.

Dnia 1 marca zakończono okres polowań na wilki, dziki i lisy. Obecnie oczekiwane jest otwarcie polowań na kaczory, gęsi, żurawie, słomki i cietrzewie; do obstrzału będzie również kilka głuszczy na toku.

Dotychczas wzięło udział w zjeździe 18 myśliwych automobilistów, którzy mają na rozkładzie: 18 gęsi i 225 kaczek.

Regulamin Zjazdu, oraz szczegółowe informacje wysyła Delegatura P. T. Klubu w Białymstoku, ul. św. Rocha 3/4 — inż. Karol Bergfried.

DOKUMENTY CELNE DLA AUT I MOTOCYKLI

Polski Touring Klub i jego oddziały wydają dokumenty celne dla aut i motocykli, oraz Międzynarodowe Pozwolenia na prawo prowadzenia pojazdów mechanicznych.

Opłaty za dokumenty celne wynoszą:

Książeczka z przepustkami zagranicznymi (Carnet de Passages en Douane), dająca prawo wielokrotnego przekraczania granic na terenie całej Europy, za wyjątkiem granic Rosji i Litwy, ważna na rok, — dla aut Zł. 100.—, dla motocykli Zł. 50.—

Tryptyk na Niemcy, dający wielokrotne prawo przekraczania granicy Polsko - Niemieckiej, ważny na rok — dla aut zł. 37.—, dla motocykli zł. 20.— Takie same zezwolenie, ważne na miesiąc — dla aut zł. 25.—, dla motocykli zł. 15.—

Tryptyk na prawo wielokrotnego przekraczania granic któregokolwiek z państw europejskich, za wyjątkiem Rosji i Litwy, ważny na rok — dla aut zł. 60.—, dla motocykli zł. 30.—

Tryptyk na Niemcy, Czechosłowację i Austrię — ważny na rok, — dla aut zł. 135.—, dla motocykli zł. 65.

Międzynarodowe pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych, ważne na rok, — zł. 3.—

DELEGATURY POLSKIEGO TOURING KLUBU.

Redakcja „Touring'u" uprasza pp. Delegatów, o nadsyłanie wiadomości o pracach delegatur, oraz o przesyłanie do nas informacji dotyczących walorów turystycznych okolic delegatury. W miarę możności prosimy o nadsyłanie fotografii i opisu miejscowości zabytkowych, malowniczych, lub też z jakichkolwiek względów wzbudzających zainteresowanie turysty.

Podajemy wykaz delegatur, a to w celu umożliwienia naszym członkom nawiązywania bezpośredniego kontaktu z poszczególnymi delegaturami.

DELEGATURY OKRĘGOWE

Białystok — inż. Karol Bergfried, ul. Św. Rocha 3/4.
Katowice — Dr. Jerzy Łaszcz, ul. Stawowa 14.
Lwów — Dr. Z. L. Kremer, ul. Halicka 19.
Łódź — Płk. Henryk Buczyński, ul. Andrzeja 4.
Poznań — Inż. Trampler, ul. Jasna 10.
Kalisz — Wiktor Scholtz, poczta Kalisz, maj. Piotrów
Mława — Jan Grilicz Gryzima, skrz. poczt. 63.
Gdynia — Wiktor Fałatowicz, Naczelnik Urzędu Celnego.

DELEGATURY POWIATOWE

Borszczów — Witold Skolimowski.
Czarnków — Inż. L. Dzidowski.
Gostyń — Z. Stabrawa.
Gródek Jagielloński — Piotr Kuśnierz, V.-Starosta P.
Starzyska-Szkło — Edward Wiesman Zawidowski.
Kępno — Michał Kalinowski.
Dębica, Maj. Nagawczyn — Włodzimierz Skarbek-Borowski.
Krzemieniec — Kier. Pow. Zarz. Drogowego, Stanisław Pomykalski.
Prużana — Kier. Pow. Zarz. Drogowego, inż. Władysław Wołłodka.
Przasnysz — Zygmunt Maruszewski.
Trembowla — Zygmunt Poleszuk.
Wągrowiec — Dr. Rawicz-Kolasiński.
Wieluń — Dr. Ludwik Nieć.
Żydaczów — Kier. Pow. Zarz. Drogowego, Inż. Julian Plichtowski.
Ostrołęka — Kier. Pow. Zarz. Drogowego, Władysław Kraczkiewicz.
Częstochowa — Kier. Pow. Zarz. Drogowego, Bolesław Moszyński.
Łańcut — Jerzy Zys.
Łuków — Rtm. Witold Andrzejewski.
Głębokie — Inż. A. Miłosz.
Sambor, Maj. Radłowice — Aleksander Barański.
Postawy — Stefan Rudziński, Dyr. K. K. O.
Podhajce — Kier. Pow. Zarz. Drogowego, Inż. Bronisław Szymański.
Przemyślany — Roman Misiak, ul. Mickiewicza.
Puławy — Kier. Pow. Zarz. Drogowego, Inż. Stefan Kolasiński.
Drohobycz — Szkoła Techniczna, Inż. Leopold Czajka.
Hrubieszów — Adw. Stanisław Kulik.
Krasnystaw — Kom. Ziemski, Inż. Władysław Tync.
Lubliniec, ul. Powstańców 5 — Wilhelm Czech.
Opatów — Maj. Zachocin 8, Andrzej Jagniński.
Olkusz — Gimn. Męskie, Prof. Piotr. Kołach.
Starachowice — Mała Kolonia Urzędnica 176, Inż. Leon Gosztowtt.
Kołomyja — Dyr. Banku Polskiego, Tomasz Stafiej.

DELEGATURY ZAGRANICZNE

Amsterdam i Haga, Amstr. Vossiusstr. 55 — Tomasz Feliks Mrozowski, Attaché Konsularny.
Paryż XVII, 19, rue Alphonse de Neville — J. Gryżewski.
Londyn N. W. 3, 36 b., Primrose Hill Road — Franc. Bauer-Czarnomski.
Rzym (Roma, Via Giuseppo Vase 34) — Dr. Józef Szelchauz.

O ŚCIEŻKI PRZY DROGACH DLA KOLARZY

Na posiedzeniu Międzyklubowego Komitetu dla spraw uporządkowania ruchu drogowego, odbytego pod przewodnictwem p. Dyr. A. Wygarda — postanowiono zbadać praktyczne możliwości uruchomienia przy drogach specjalnych ścieżek dla kolarzy. Ścieżki takie rozwiązałyby całkowicie zagadnienie usunięcia kolarzy z szos i podniosłyby sprawność ruchu samochodowego na drogach, dając jednocześnie rowerzystom możność swobodnego i bezpiecznego przejazdu.

P. T. K. W STARACHOWICACH.

W celu krzewienia idei motoryzacji Kraju przez udostępnienie korzystania z pojazdów mechanicznych jaknajwiększej ilości osób, a przez to popularyzowanie sportu automobilowego i motocyklowego, z ramienia Delegatury P. T. K. w Starachowicach zorganizowano kursy kierowców samochodowych-motocyklowych, prowadzone przez inż. Bolesława Froma z Warszawy.

Na kursa te uczęszcza obecnie 45 osób, z tego na kursy samochodowe 33 osoby, motocyklowe 2 osoby, wreszcie samochodowe i motocyklowe łącznie osób 10. Wskazane byłoby, aby za tym przykładem poszły inne Delegatury, celem ożywienia zainteresowania wśród szerszego koła zwolenników sportu automobilowo-motocyklowego.

Jedną bowiem z przyczyn małego rozpowszechnienia samochodów na prowincji jest, między innemi, brak wyszkolonych szoferów, którzy chcieliby pracować na wsi i niemożność zapoznania się ze sztuką prowadzenia samochodu przez kierowców amatorów.

Zorganizowanie szkolenia kierowców przez delegatury P. T. K. może mieć doniosłe znaczenie w związku z rozwojem motoryzacji i przyśpieszyć w pewnym stopniu wzrost ilości pojazdów mechanicznych na prowincji.

OPONY POLSKIE W RALLYE MONTE CARLO

W związku z udziałem zawodników polskich w Rallye Monte Carlo 1938 nie można pominąć faktu, że większość samochodów ekip polskich wyposażona była w polskie opony „Stomil“.

W najgorszych warunkach terenowych, na bezdrożach półwyspu bałkańskiego, na zaśnieżonych i śliskich drogach na trasie raidu z Tallina, czy też na autostradach niemieckich i gładkich szosach Francji, wykazały opony polskie wytrzymałość, nie narażając zawodników na przykrości i punkty karne spowodowane defektami i utratą cennego czasu na naprawy.

Wiele tysięcy kilometrów liczące trasy raidowe przebiegła polska opona „Stomil“ w warunkach bardzo trudnych i w szybkim tempie i z próby tej, konkurując z innymi oponami zagranicznymi, wyszła zwycięsko.

Dowodzi tego zajęcie przez ekipę Zagórna-Mazurek jednego z czołowych miejsc w ogólnej punktacji. Ekipa ta przebyła całą trasę bez punktów karnych na samochodzie marki „Chevrolet“ wyposażonym w opony „Stomil“.

OD REDAKCJI.

W artykule inż. Witolda Rychtera „Pierwszy Turystyczny Raid Zimowy P. T. K.“ w Nr. 2-m Touringu, został opuszczony poniższy ustęp, co niniejszym prostujemy.

Redakcja.

„Nie mogę powstrzymać się, by nie dorzucić osobistej uwagi, że regulamin wybitnie krzywdzi samochody kategorii III, dając im z góry o 1 punkt mniej za bezbłędne przejechanie trasy w stosunku do wozów kategorii II. Przypuszczenie, że duży samochód wykona próbę zrywu, hamowania i zakręcania szybciej od mniejszego, uważam za błędne. gdyż moim zdaniem wóz ciężki okaże się w próbie wolniejszym“.

TREŚĆ NUMERU:

Adres Redakcji i Adminstracji: Warszawa, Kredytowa 3.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04 i 6.34-05. P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring“ 50 gr.
Prenumerata: roczna zł. 6.—, półrocznie zł. 3,—
Ceny ogłoszeń: Cała strona — 300 zł., 1/2 strony 175 zł., 1/4 str. — 90 zł., 1/8 str. 50 zł. Strona okładki — 350 zł.
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring“ bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. *Redaktor:* Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu.

Druk. „Zjednoczona“ Warszawa, Nowolipie 2.